Hanitzsch

Equipagen-Büchlein

Leipzig,
Verlag von J. J. Weber.

Preis 1 Mark 20 Pf.

Hanitzsch

Equipagenbüchlein.

Equipagenbüchlein.

Praktische Winke

für

Equipagen-Besitzer

beim Ankauf, der Aufbewahrung und Benutzung
von Wagen etc.

von

C. A. Hanitzsch,

Wagenbauer in Chemnitz.

Leipzig

Verlagsbuchhandlung von J. J. Weber

1894

Vorwort.

In den Jahren nach 1879, welche infolge der deutschen Zollgesetzgebung unserer sächsischen Industrie und somit auch unserem Chemnitz einen großen wirtschaftlichen Aufschwung brachten, wurde auch mein Wagenbaugeschäft vielfach mit Aufträgen beehrt, wobei von Seiten meiner geehrten Kunden über die Wagen, ihre einzelnen Teile, sowie über Ankauf und Reparaturen die verschiedensten technischen und geschäftlichen Fragen an mich gerichtet wurden. Neben der Bitte um Auskunft wurde aber zugleich auch der Wunsch wiederholt ausgesprochen, ich möge

über die vorerwähnten Punkte sowohl, als auch über die Behandlung, Benutzung der Wagen ꝛc. einen Leitfaden im Druck erscheinen lassen, welcher zugleich den Kutschern das Wissenswerteste an die Hand gebe. Es fehlte mir damals zur Abfassung eines derartigen Leitfadens an der nötigen Zeit und ich mußte mich daher darauf beschränken, den Einzelnen, welche Auskunft verlangten, das Betreffende mündlich oder brieflich mitzuteilen.

Wenn ich nun heute erst dazu schreite, auf Grund meiner wirklich praktischen Erfahrungen, die ich mir zuerst als Gehilfe in den Städten Potsdam, Hamburg, Offenbach und Wien, sodann seit meiner im Jahre 1856 hier erfolgten Niederlassung, also in beinahe einem halben Jahrhundert zu sammeln Gelegenheit fand, einen Leitfaden für Equipagenbesitzer zu schreiben, so glaube ich damit immer noch

nicht zu spät zu kommen, obwohl ich mich darüber keiner Täuschung hingebe, daß mancher der geehrten Leser die darauf verwendeten Mühen bei manchen Punkten nicht genug anerkennen wird. Indessen weiß ich auch, daß die Urteile über Nützlichkeit und Brauchbarkeit oft sehr relative sind, und daß dasjenige, was der Eine für unwert hält, dem Andern doch von Nutzen sein kann. Erwäge ich aber ferner, daß ein einziger Wink schwere, unberechenbare Schäden und Nachteile verhindern kann — man denke an Unglücksfälle so vielfältiger und trauriger Art, wie sie beim leichtfertigen Benutzen des Wagens vorkommen —, so dünkt es mir eine Pflicht gegen meine Mitmenschen, meine langjährigen Erfahrungen in diesen meinen Aufzeichnungen, dieselben als eines bloßen Fachmannes (nicht Schriftstellers) der freundlichen Nachsicht empfehlend, zu Nutz und

Frommen der Interessenten der Öffentlichkeit zu übergeben, und ich will hoffen und wünschen, daß meine gut gemeinten Absichten erkannt werden und Beachtung und Weiterverbreitung finden.

C. A. Hanitzsch.

Inhaltsverzeichnis.

Equipagenbüchlein.

Erstes Kapitel.

Der deutsche Wagenbau.

Es liegt nicht in meiner Absicht, auch nicht in meinem Können, über die Geschichte des Wagenbaues mich des weiteren zu verbreiten, es würde auch dem Zwecke des Schriftchens nicht entsprechen und dasselbe zu sehr ausdehnen. Daher versuche ich nur das Neue an das Alte anzuschließen und das hervorzuheben, was dem Wagenbau entweder fördernd oder hindernd gewesen und uns heute noch von Interesse ist.

Von einer Erfindung eines Wagens, wie man z. B. von der Erfindung einer Lokomotive spricht, kann wohl nicht die Rede sein. Es hat lange vor unserer Zeitrechnung schon Gefährte der verschiedensten Art gegeben, die, nach Wunsch und Bedürfnis abgeändert, doch als die Vorläufer unserer heutigen Wagen zu betrachten sind. Wir besitzen sogar noch einen Namen, der aus alt=

griechischer Zeit stammen mag: Phaëthon (Himmels- oder Sonnenwagen), mit welchem Namen heute noch eine beliebte Gattung Wagen bezeichnet wird. In den Büchern, die mir zu Gebote standen, fand ich nichts von gleichmäßiger Fortentwickelung des Gewerbes, sondern nur Mitteilungen darüber, wann und wo zumeist zu Festlichkeiten Wagen im Gebrauch und wie sie geschmückt gewesen sind. Erst mit dem 16.—17. Jahrhundert werden die Mitteilungen etwas ergiebiger, so z. B. ersah ich mit freudig erregtem patriotischen Gefühl, daß im Jahre 1564 die erste „Kutsche" an die Königin von England und zwar aus Deutschland geliefert worden ist. Dort ist dann das Fahren bald zum allgemeineren Gebrauch geworden, und hierauf machte auch der Wagenbau von selbst rasche Fortschritte.

Den großen Vorsprung, den England durch seine frühzeitige Eisenbearbeitung gewonnen hatte, brachte dem Wagenbau die Einführung der eisernen Achsen und vielleicht hundert Jahre später wurden die Federn verwendet, die dem Wagen erst den richtigen Wert geben. Von Deutschlands Wagenbau wird in langen Zwischenräumen nichts mehr berichtet, was sehr natürlich erscheint. Die vielen Kriege, die auf unserem heimatlichen Boden meist zum Austrag gelangten, die nichts weiter hinter-

ließen als verwüstete Ländereien und eine ausgesogene und ausgeraubte Bevölkerung, waren für Deutschland nur Zeiten der schweren Not und verhinderten jeden Luxus. Nur so erklären sich auch die sprunghaften Mitteilungen aus früheren Zeiten über den Gebrauch von Gefährten bei festlichen Veranlassungen.

Wesentlich besser lagen die Verhältnisse in England und Frankreich, in letzterem besonders infolge seiner reichen Bodenkultur und bei beiden gemeinsam zufolge ihrer älteren Industrie, sowie ihres reichen Handels und der entwickelten Schiffahrt. In England und auch in Frankreich hatte die Bevölkerung, welche von Kriegen verschont geblieben war, große Reichtümer angesammelt und, durch diese unterstützt, auch dem Wagenbau die gedeihende Stätte bereitet. Für Deutschlands Wagenbau können nur die Zeiten nach den Befreiungskriegen und nach Errichtung des preußischen Zollvereins in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts mit ihrem vermehrten Handel und Wandel und dem Aufblühen der größeren Gewinn bringenden Industriezweige in Frage kommen. Wenn nun trotz des verspäteten Eintrittes in den Wettbewerb der Völker der Wagenbau Deutschlands auf der gleichen Stufe mit den anderen Staaten steht, so ist dies dem energischen Vorwärtsstreben einiger

großen Städte, wie Wien, Berlin ꝛc., denen sich andere deutsche Städte anschlossen, zu danken. Die gelegentlichen Ausstellungen haben rühmlichstes Zeugnis für die Gediegenheit des deutschen Wagenbaues abgelegt.

Durch den leichten Post- und Eisenbahnverkehr wird es jetzt möglich, die neuesten Zeichnungen von Wagen, sowie die dazu nötigen Teile und Materialien bis in den entferntesten Winkel des Landes dem Wagenbauer zugänglich zu machen und es ist nicht zu viel behauptet, wenn man sagt, daß ein geschickter Wagenbaner, er mag wohnen wo er will, heutzutage einen feinen Wagen herzustellen vermag, wenn er nur Abnehmer dafür hat und den entsprechenden Preis dafür erhält. Leider ist es zu beklagen, daß die Preise in Deutschland wesentlich niedriger als in England und Frankreich sind; 3—4000 Mark für einen Landauer werden in England Schleuderpreise genannt, in Deutschland werden für diesen Betrag schon zwei gleiche Wagen verlangt und auch geliefert, und diese dürfen durchaus nicht schlecht sein. Es bleibt unverständlich, wie deutsche Herrschaften bei dem allgemeinen Stande des Wagenbaues überhaupt nach dem Auslande gehen und dort für eine viel größere Summe auch nur eine gleichwertige Ware erwerben können. Es wird gewiß zu den

Seltenheiten gehören, daß Franzosen deutsche Wagen kaufen und wo solche Käufe stattfinden, da sind es nur Händler oder Wiederverkäufer, die unsere ebenso guten deutschen Wagen billig erwerben und jenseit der Grenze trotz des hohen Zolles mit einem guten Verdienst wieder verkaufen. Ist das Kaufen im Auslande auf keinen Fall vorteilhaft, so ist es im Gegenteil eher Nachteil bringend, denn kein Käufer hat auswärts eine größere Gewähr für Zuverlässigkeit als im Inlande, da eine französische Achse oder Feder ebenso zerspringen kann wie eine andere.

Wenn ich gegen das Kaufen im Auslande meine abmahnende Stimme richte, so möchte ich es noch mehr thun gegen das in Deutschland so sehr übliche Feilschen. Ist das Handeln bei einem Luxusgegenstand überhaupt nicht recht verständlich, so ist es noch mehr unmotiviert insofern, als kein Laie im stande ist, zu behaupten, daß der geforderte Preis dem Wert nicht entspreche; es bleibt der Ankauf eines Wagens immerhin eine Sache des Vertrauens, welches man den Einheimischen doch mehr schenken möchte, als den Fremden. Wird der Wagen zu dem billigeren Preis abgelassen, so hat der Verkäufer einfach den Nutzen, mit dem doch jeder Geschäftsmann zu rechnen hat,

ganz oder teilweise verloren. Wer will es dem Verfertiger verargen, wenn er, seine Rechnung nicht findend, dann billiger, d. h. leichter, seine Arbeiten herstellt, und der sonst gute Arbeiter gezwungen wird, dem Ausspruche des Professors Reuleaux nach „billig und schlecht“ zu liefern? Soll hierin Wandel eintreten, so müssen bessere Preise erzielt werden und Niemand wird froher sein, als der deutsche Produzent, wenn er den Ausspruch des Professors Reuleaux durch solide Arbeit zu nichte machen kann.

Habe ich nun die Gesichtspunkte dargestellt, welche Ursachen in den alten Zeiten sowohl, als auch jetzt und in Zukunft dem Wagenbau hindernd und fördernd gewesen sind, resp. sein werden, so möchte mir nur noch gestattet sein, dem Wunsche Ausdruck zu geben, daß unser geliebtes deutsches Vaterland von Kriegen und schweren wirtschaftlichen Krisen, sowie von Epidemien verschont bleibe, damit unsere Industrien blühen und gedeihen, und ferner, daß die patriotische Gesinnung der wohlhabenden Bevölkerung an deutscher Kunst und deutscher Arbeit sich auch fernerhin bethätigen möge.

Zweites Kapitel.

Über einzelne Gattungen von Wagen.

Bei nachstehenden Ausführungen beschränke ich mich auf die gangbarsten und beliebtesten Gattungen von Wagen und bemerke, daß bei Anschaffung eines Wagens es doch zunächst darauf ankommt, welche Zwecke ein solcher zu erfüllen hat und welche Mittel hierfür aufgewendet werden sollen. Sodann kommen örtliche Verhältnisse und persönliche Wünsche in Frage, die Größe der Personen und der Pferde, und ob ebenes oder bergiges Terrain zu befahren ist.

Es werden, wenn vorher Erwägungen nicht stattfinden, in der Anschaffung von Wagen dadurch Fehler begangen, daß man glaubt, mit einem Wagen verschiedenen Zwecken dienen zu können. Soll ein Wagen behufs schnellen Fortkommens dienstliche oder geschäftliche Zwecke erfüllen, so kann dies nur ein leichter Wagen sein,

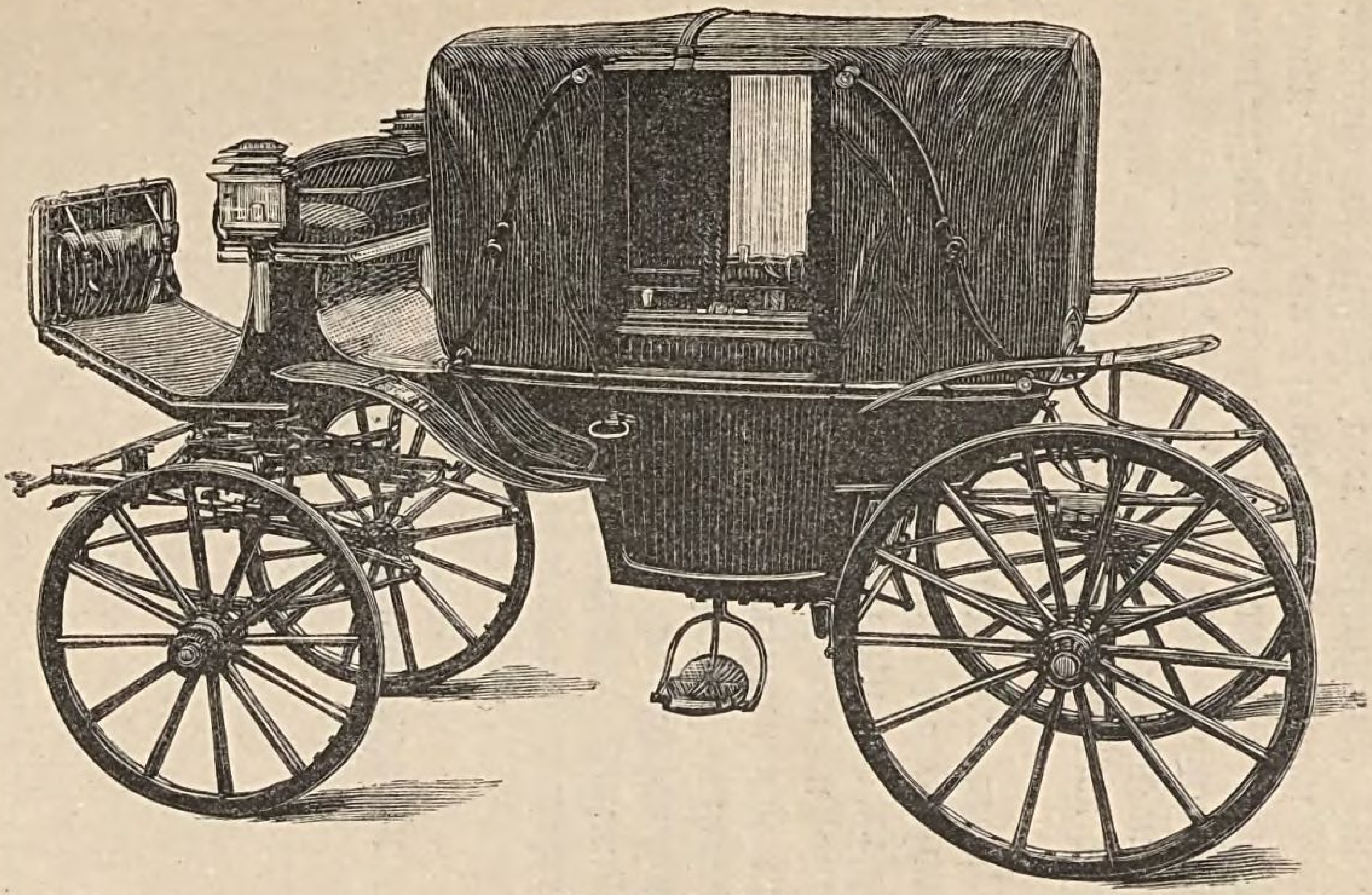


Fig. 1. Landauer.

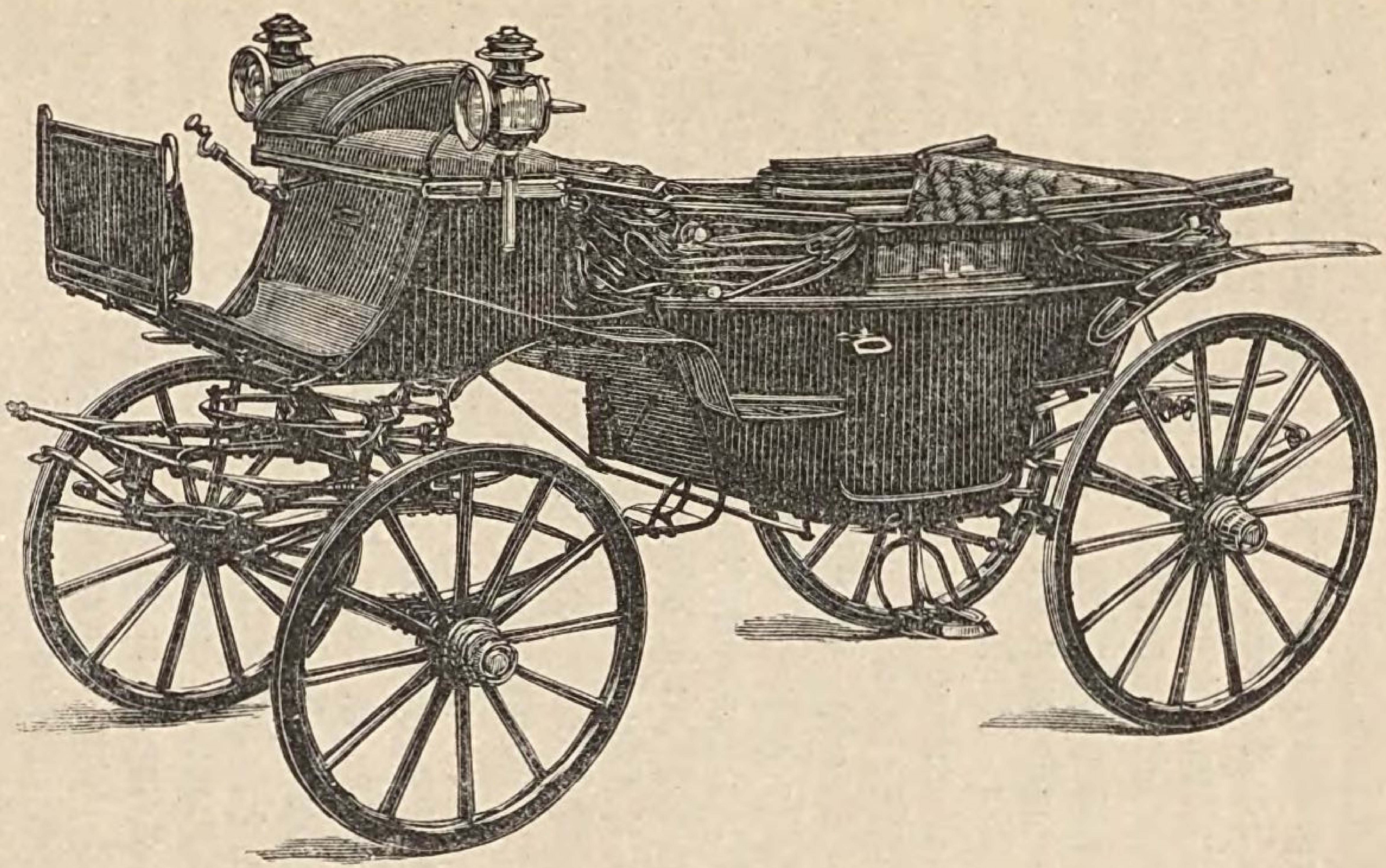


Fig. 1 a. Landauer.

soll er familiären Zwecken dienen, so muß es schon ein größerer und bequemerer Wagen sein, entweder ein Landauer oder eine viersitzige Halbchaise, „Victoria“ genannt. Es verdient von beiden der erstere Wagen den Vorzug, da derselbe in geöffnetem und in geschlossenem Zustande gefahren werden kann und somit der „Victoria“ überlegen ist.

Für dienstliche Zwecke behufs schnelleren Fortkommens giebt es nur das „Landaulet“, welches, im wahren Sinne des Wortes ein Universalwagen, seinem ganzen Werte nach noch gar nicht so geschätzt wird, als es verdient. Ebenso wie der Landauer kann dieser Wagen geschlossen oder geöffnet gefahren werden, er ermöglicht also das Fortkommen zu jeder Zeit, bei jedem Wetter, ja selbst wenn Unpäßlichkeiten oder Krankheiten in der Familie vorhanden sein sollten.

Eine leichte Halbchaise bietet dieses durchaus nicht! Durch das schnelle Fortbewegen des Wagens wird Regen oder Schnee im Verdeck mit aufgefangen, ebenso wie durch das Verdeck der Luftzug die Insassen, namentlich deren Kopf- und Halspartien, fortdauernd belästigt; auch wird das Fortkommen durch die im Verdeck sich stauende Luft sehr wesentlich gehemmt oder erschwert. Trotz alledem wird aber die Halbchaise oder der Phaëthon, durch die gefällige Form, die einem

solchen Wagen gegeben werden kann, zu den beliebtesten Wagengattungen zu zählen sein. Die leichtere Bauart ermöglicht ein schnelleres Fortkommen, wie auch die Anzahl der Personen, die befördert werden sollen, eine größere sein kann. Und vor der im Verdeck wirbelnden Luft kann man sich einfach durch das Niederschlagen des Verdeckes schützen.

Das Coupé, eine sehr noble Wagengattung, Fig. 6, welche in großen Städten, an Höfen, in feineren Kreisen und auch sonst überall zu finden ist, hat seine besonderen Dienstleistungen, doch ist dasselbe wegen der darin sich entwickelnden Wärme im Sommer nicht gut verwendbar, während das darin zu hörende summende Geräusch für nervenschwache Personen sehr belästigend ist. An dessen Stelle ist vielfach das bereits erwähnte von jenen Mängeln nicht belastete Landaulet getreten.

Den Landauer daher für Familiengebrauch, das Landaulet für den gleichen und dienstlichen! Dieser Bestand kann nach Wunsch und Bedürfnis ergänzt werden, und zwar entweder für Damenfahrten durch einen sogenannten Damenphaëthon oder für Land- und Jagdpartien entweder durch einen Break, oder Américain,

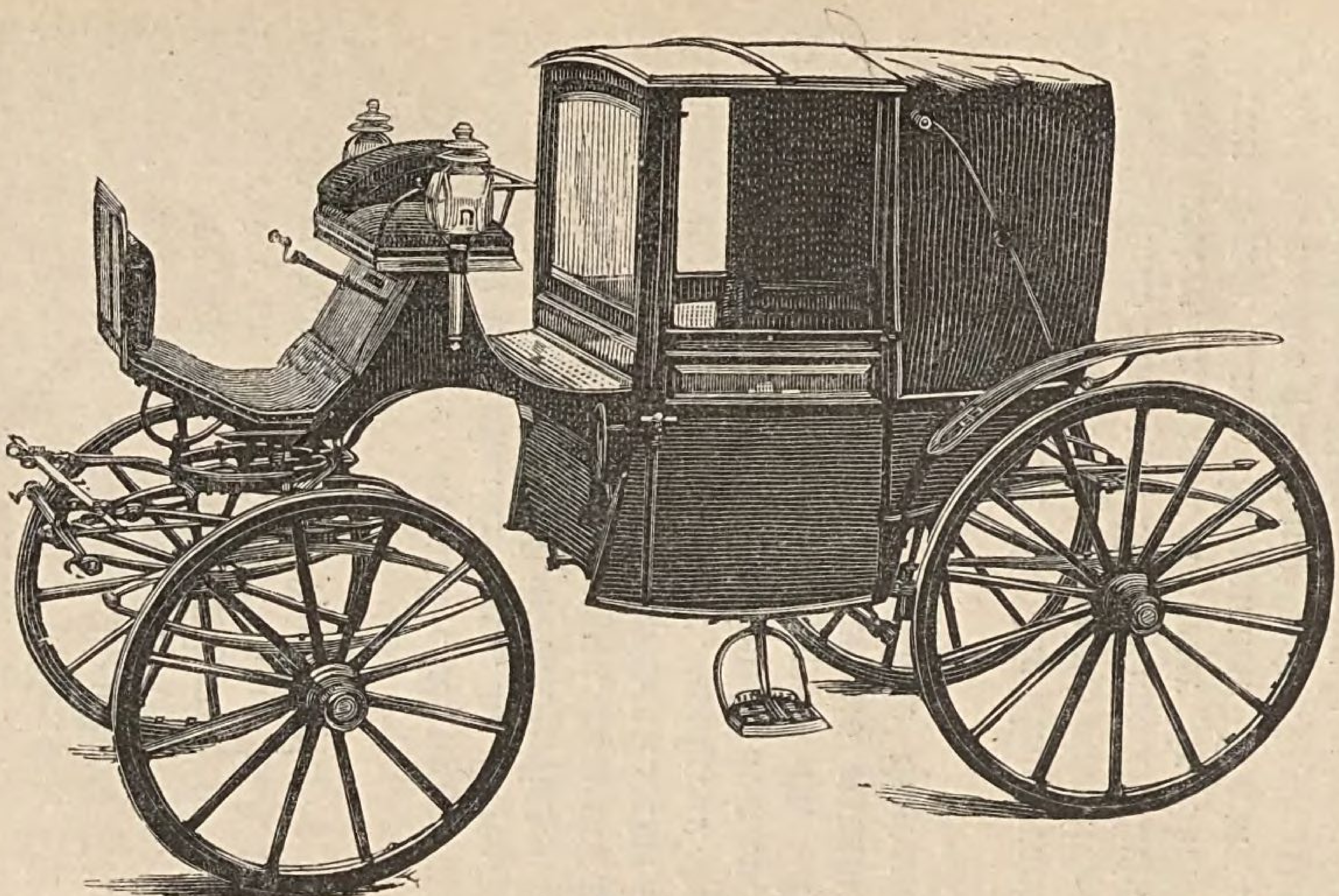


Fig. 2. Landaulet.

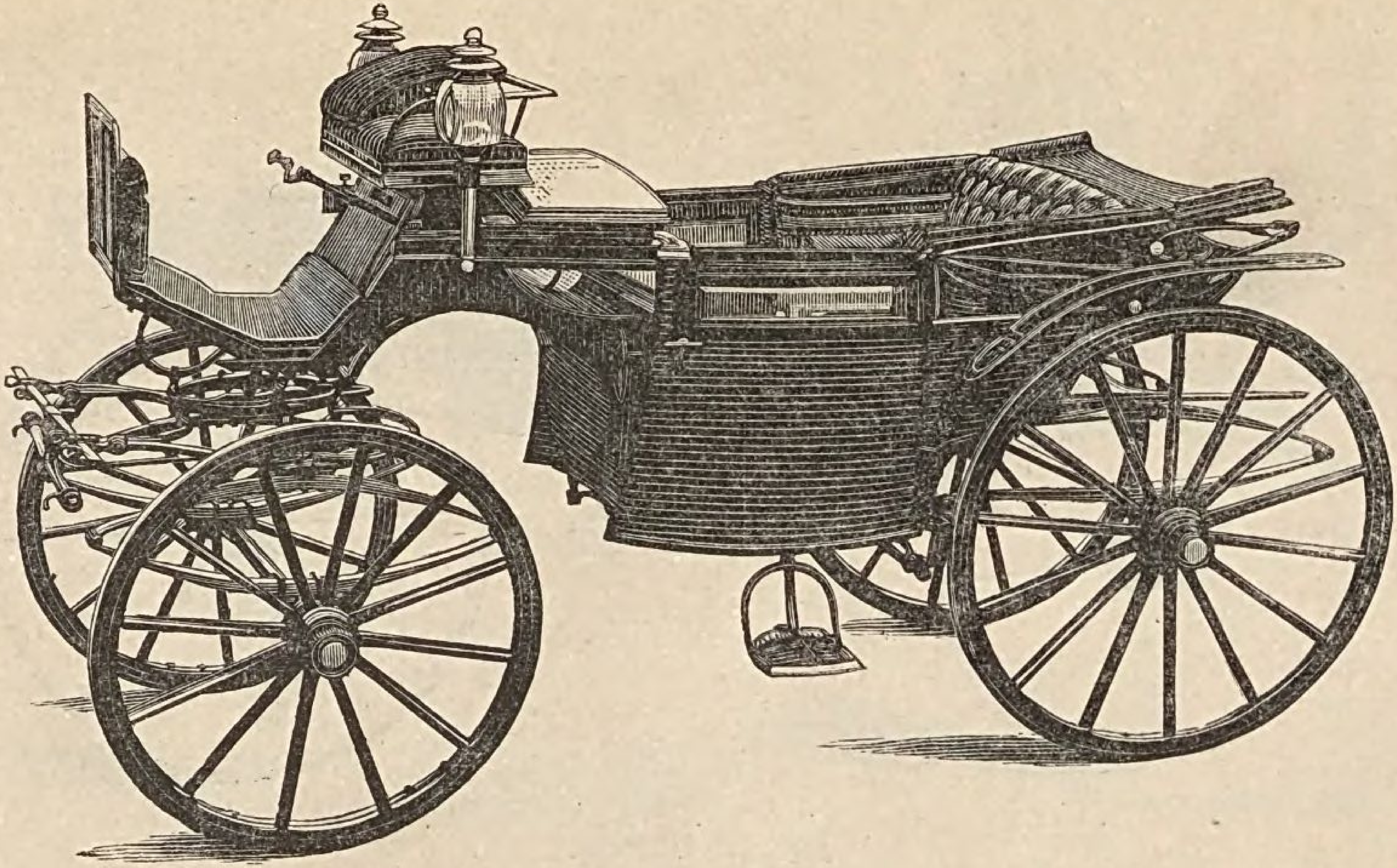


Fig. 2a. Landaulet.

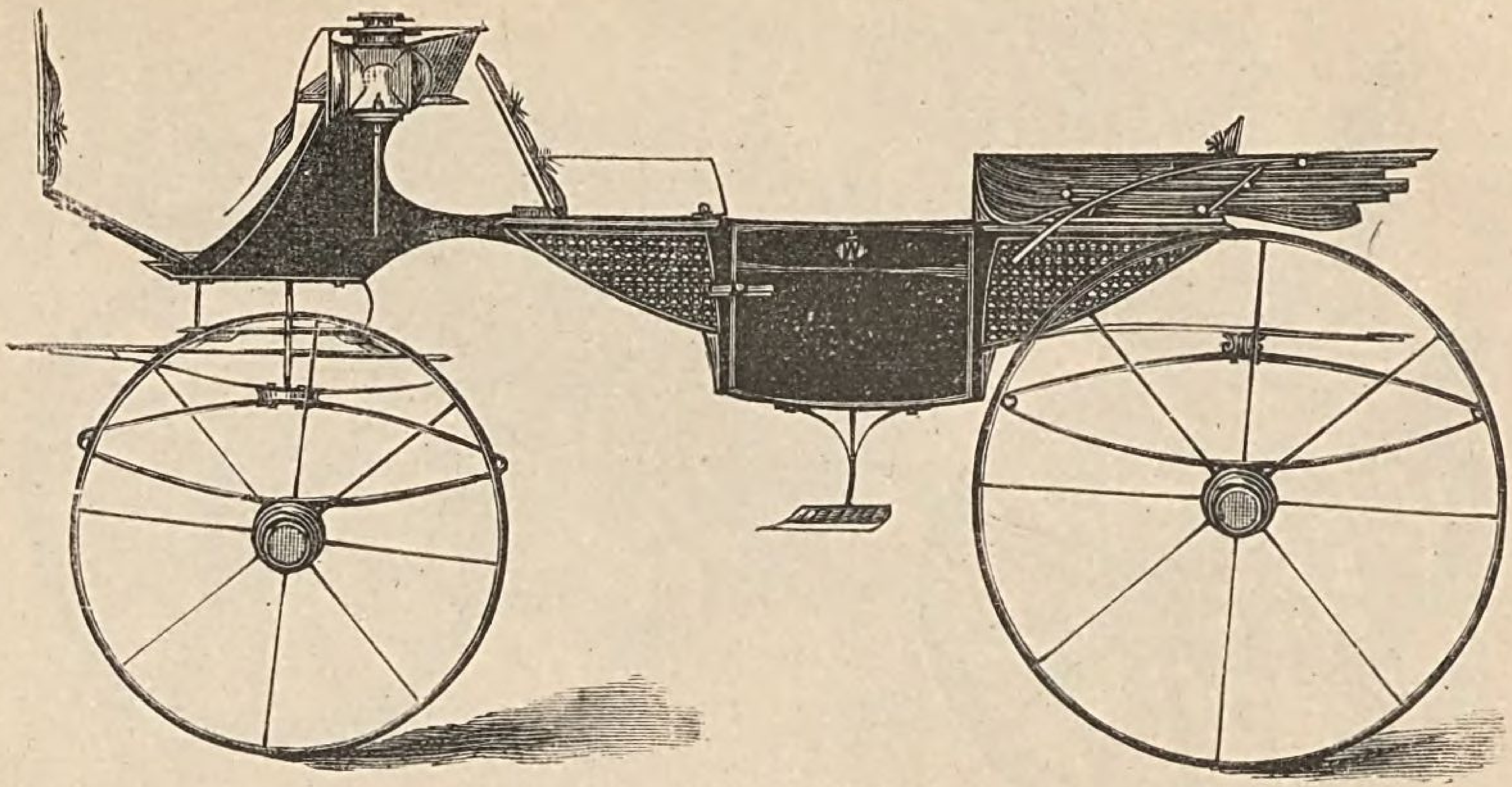


Fig. 3. Victoria.

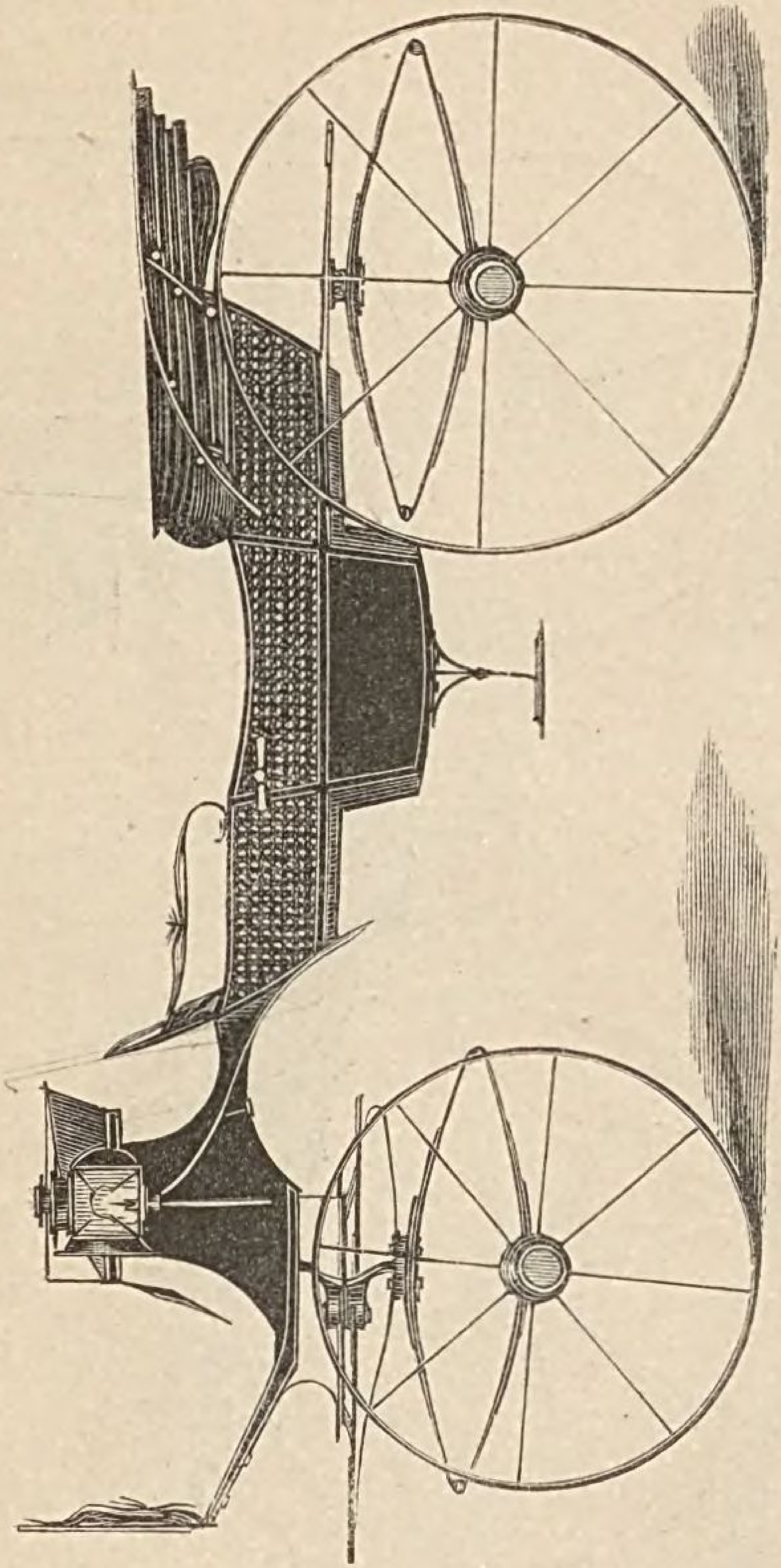


Fig. 4. Halbkalesche.

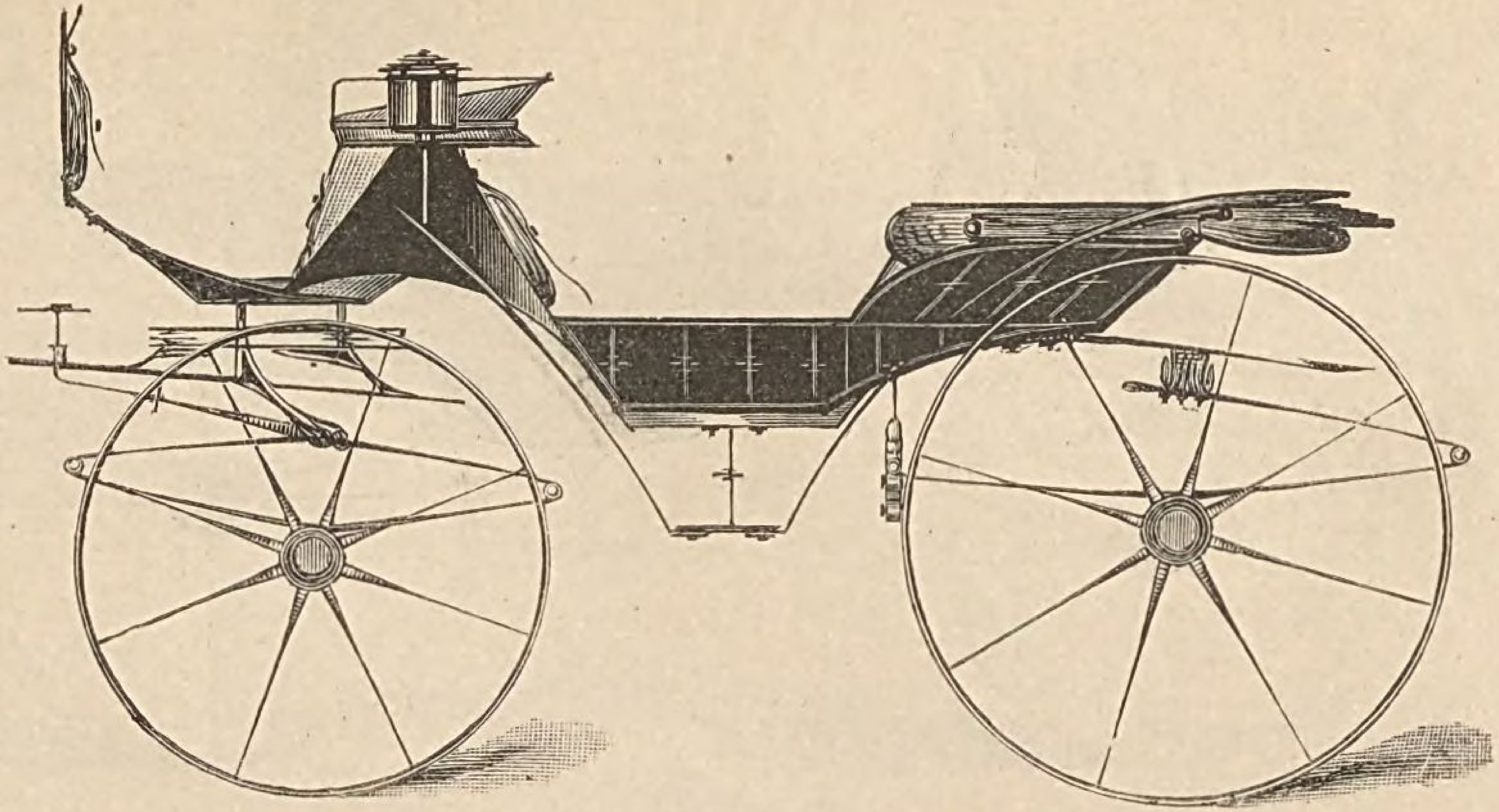


Fig. 5. Damen=Phaëthon.

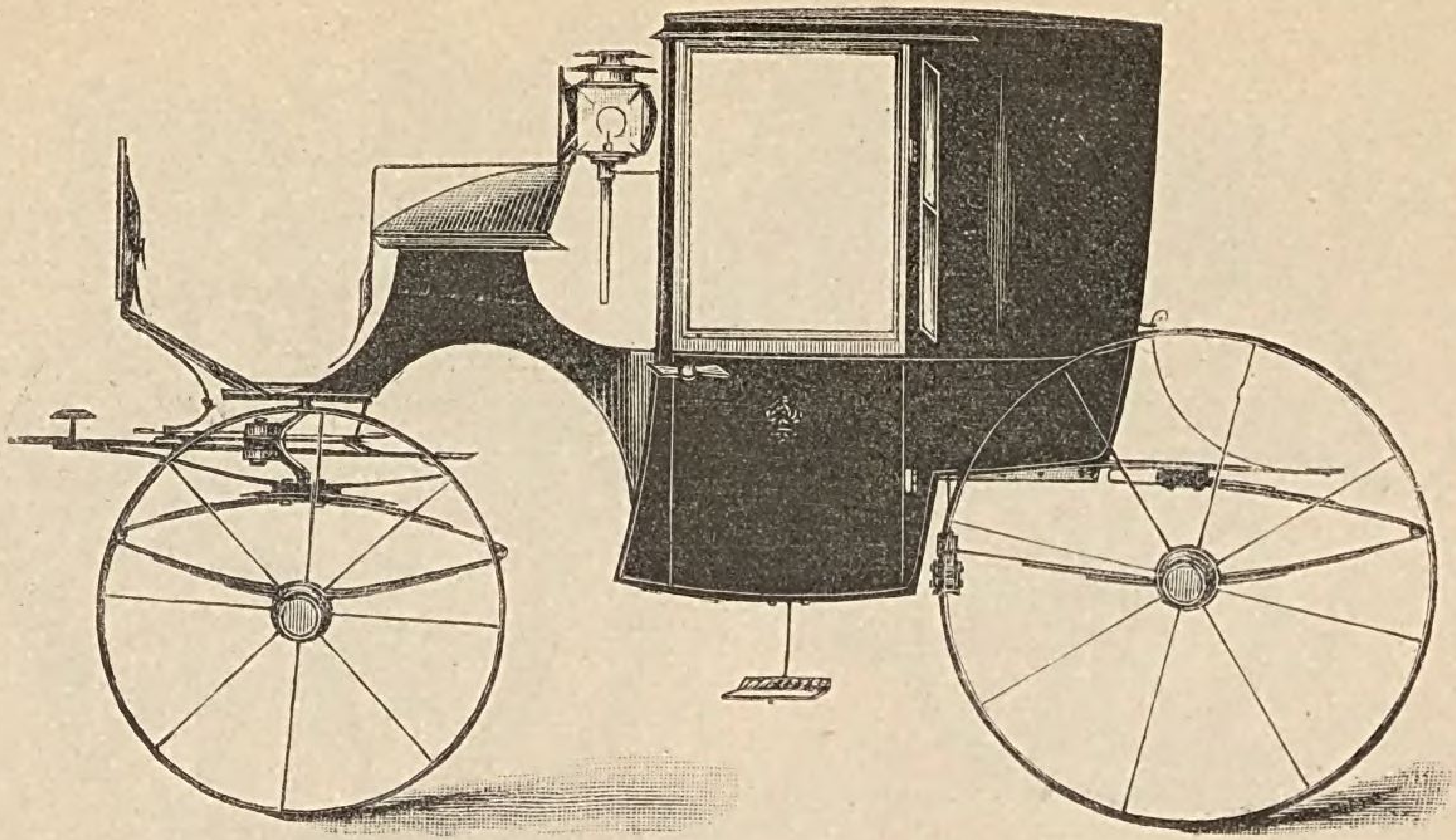


Fig. 6. Coupé.

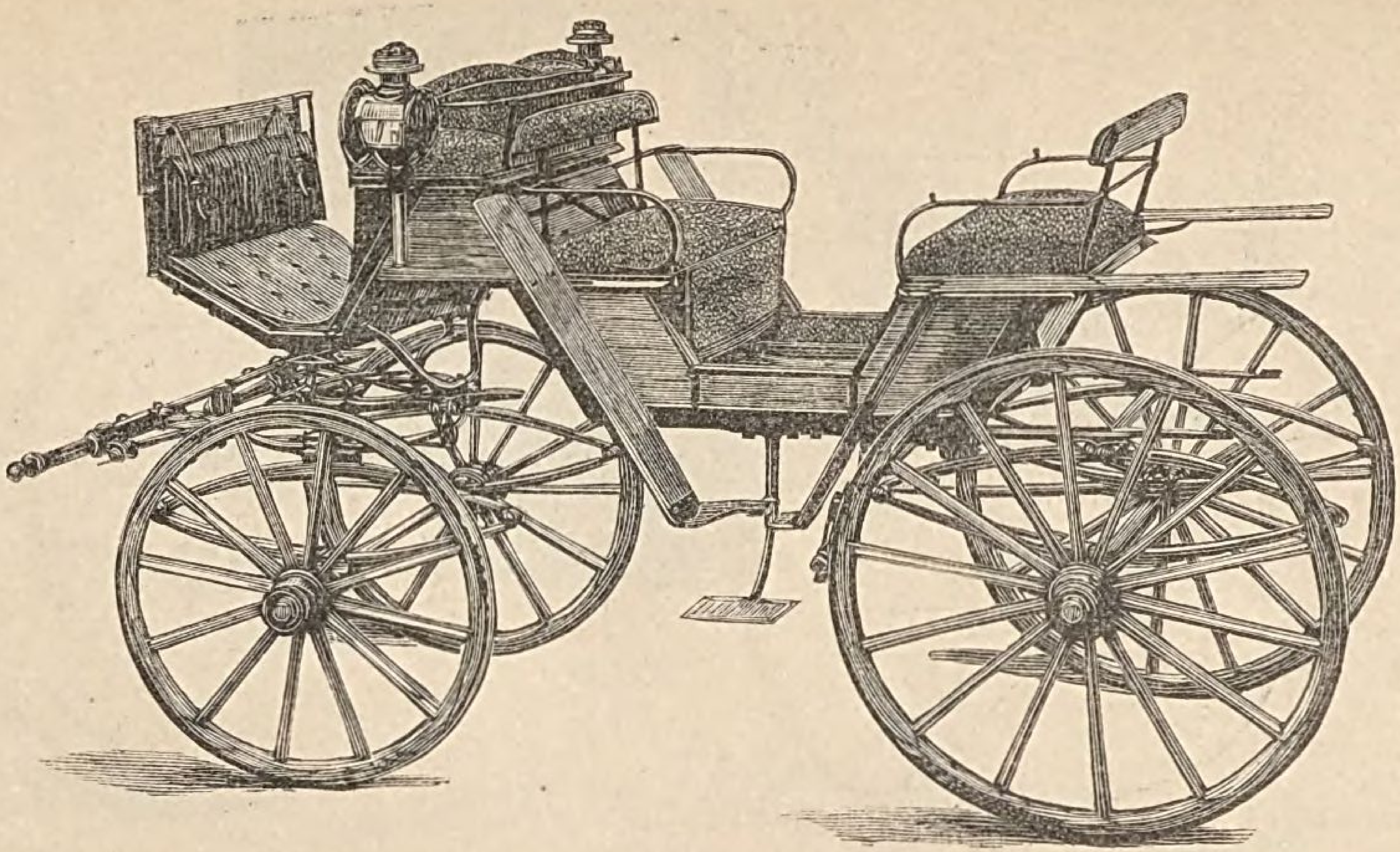


Fig. 7. Jagdwagen.

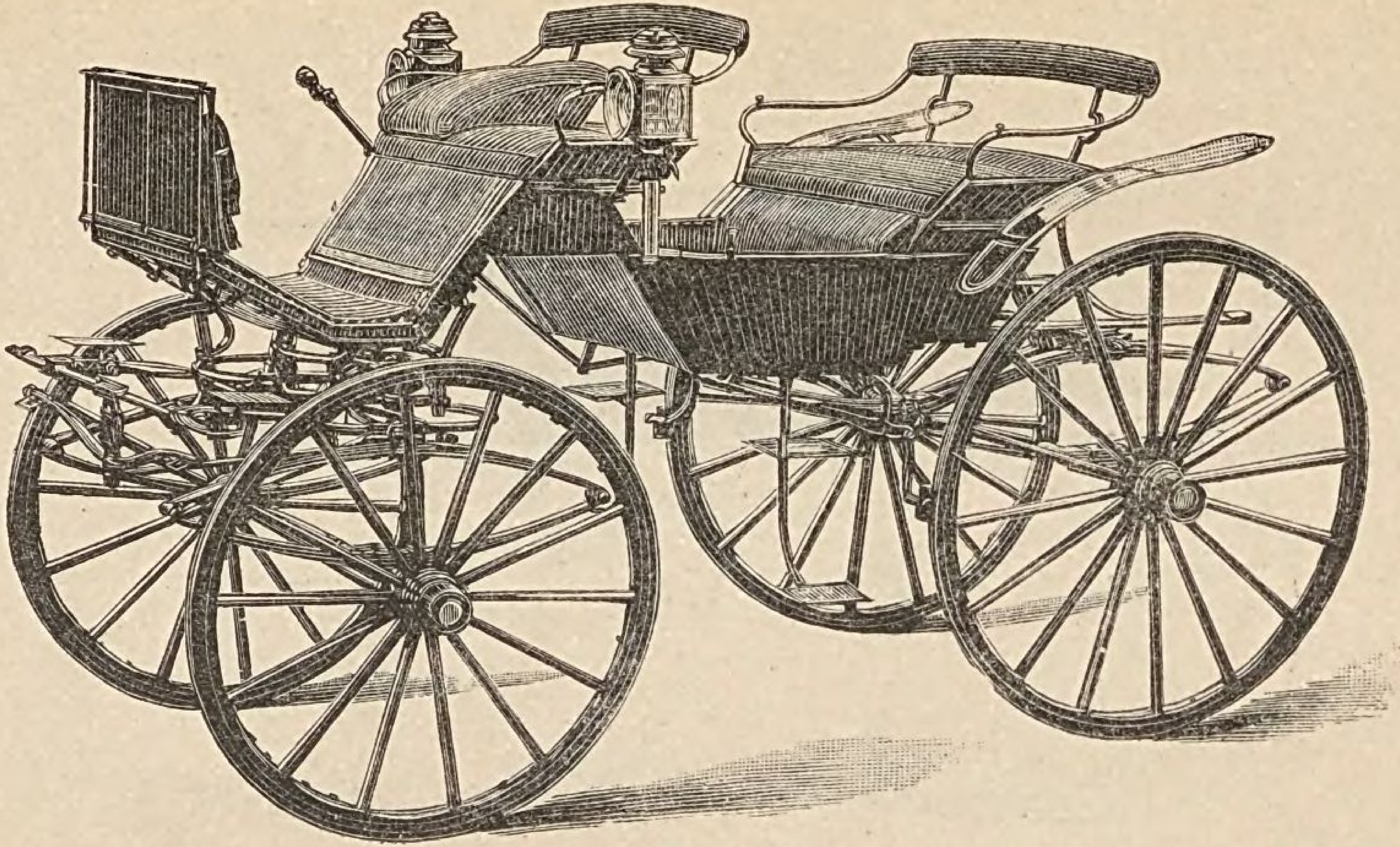


Fig. 8. Américain.

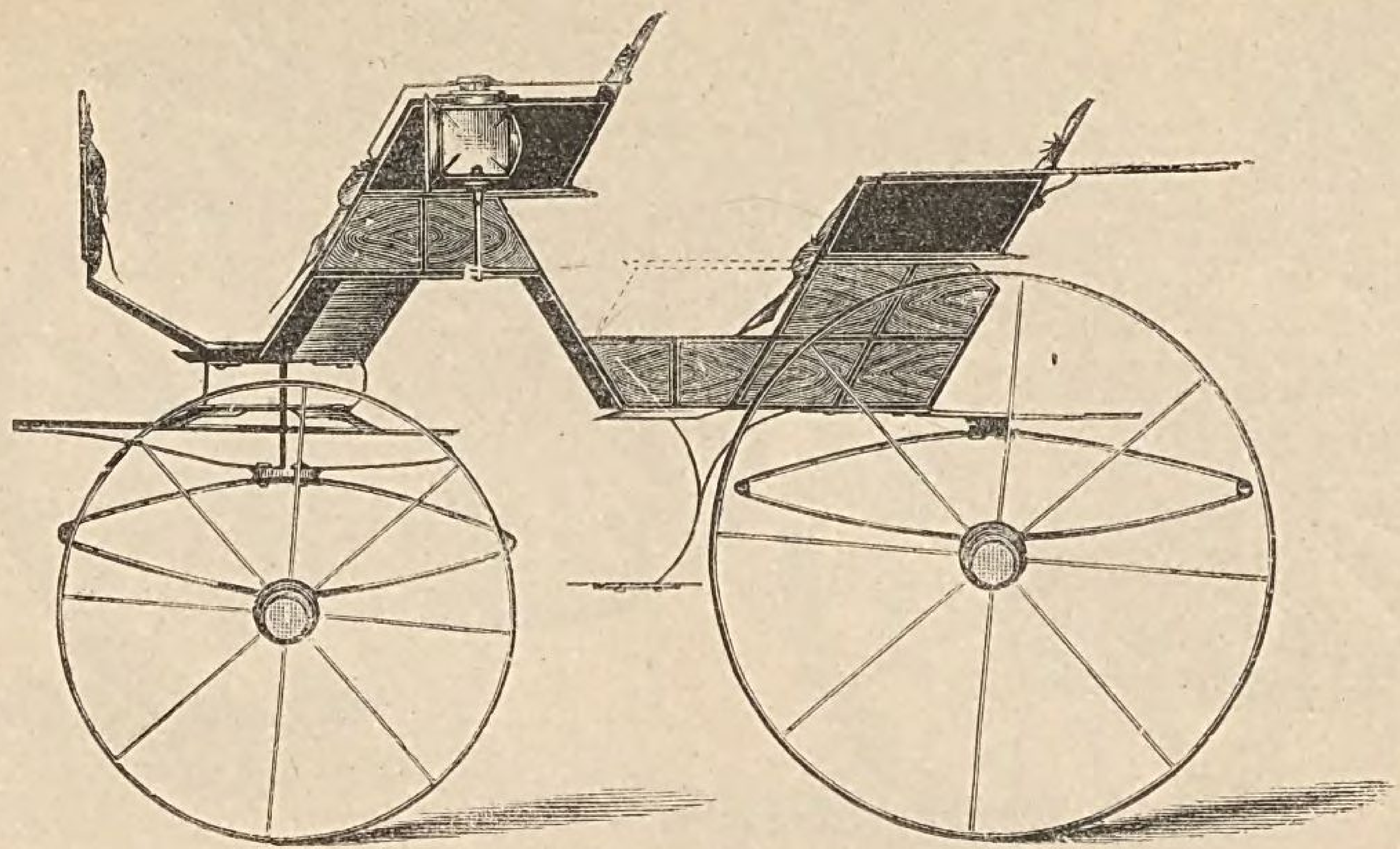


Fig. 9. Américain mit Klappsitz.

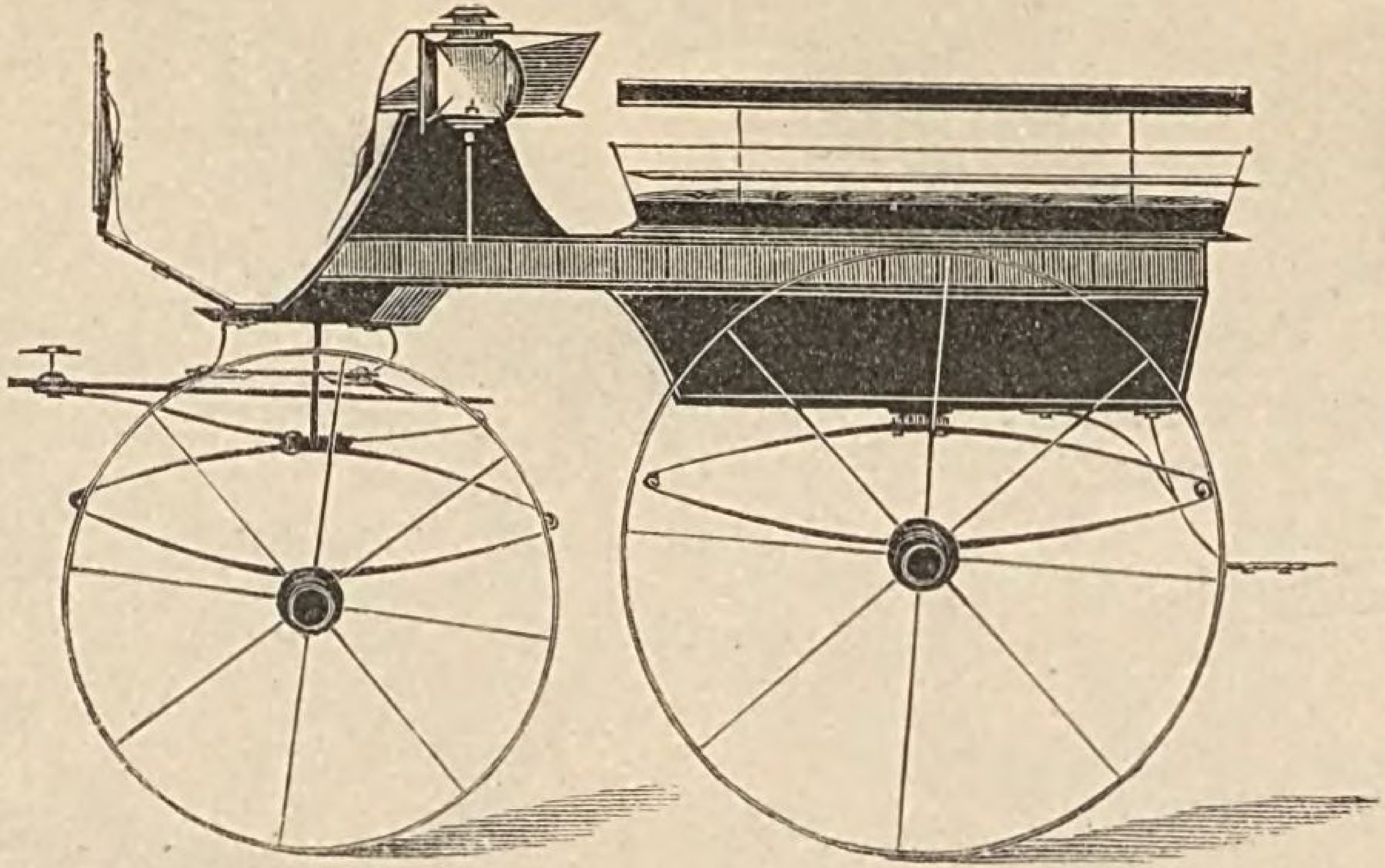


Fig. 10. Break.

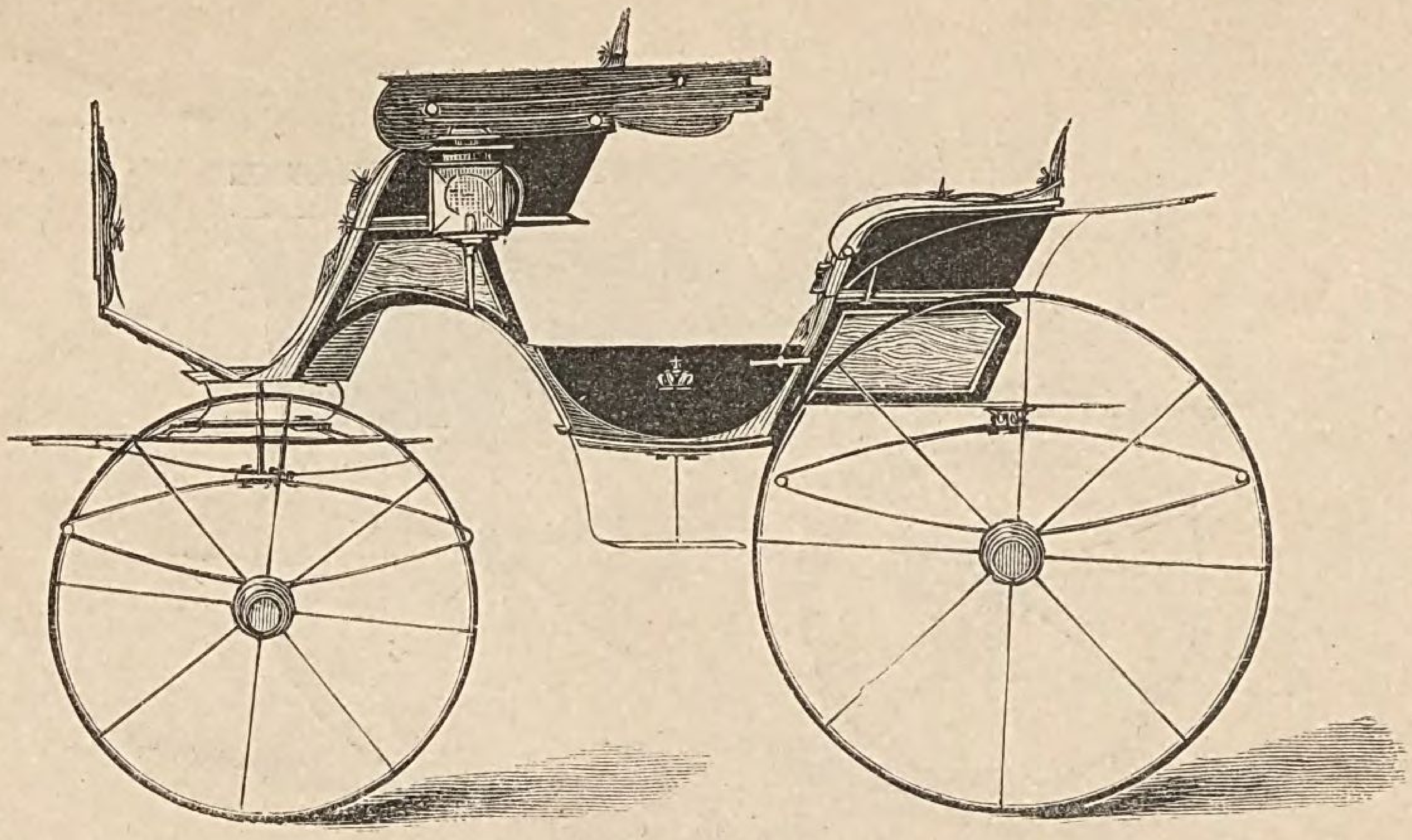


Fig. 11. Herrenkutschierwagen mit Verdeck zum Verstellen.

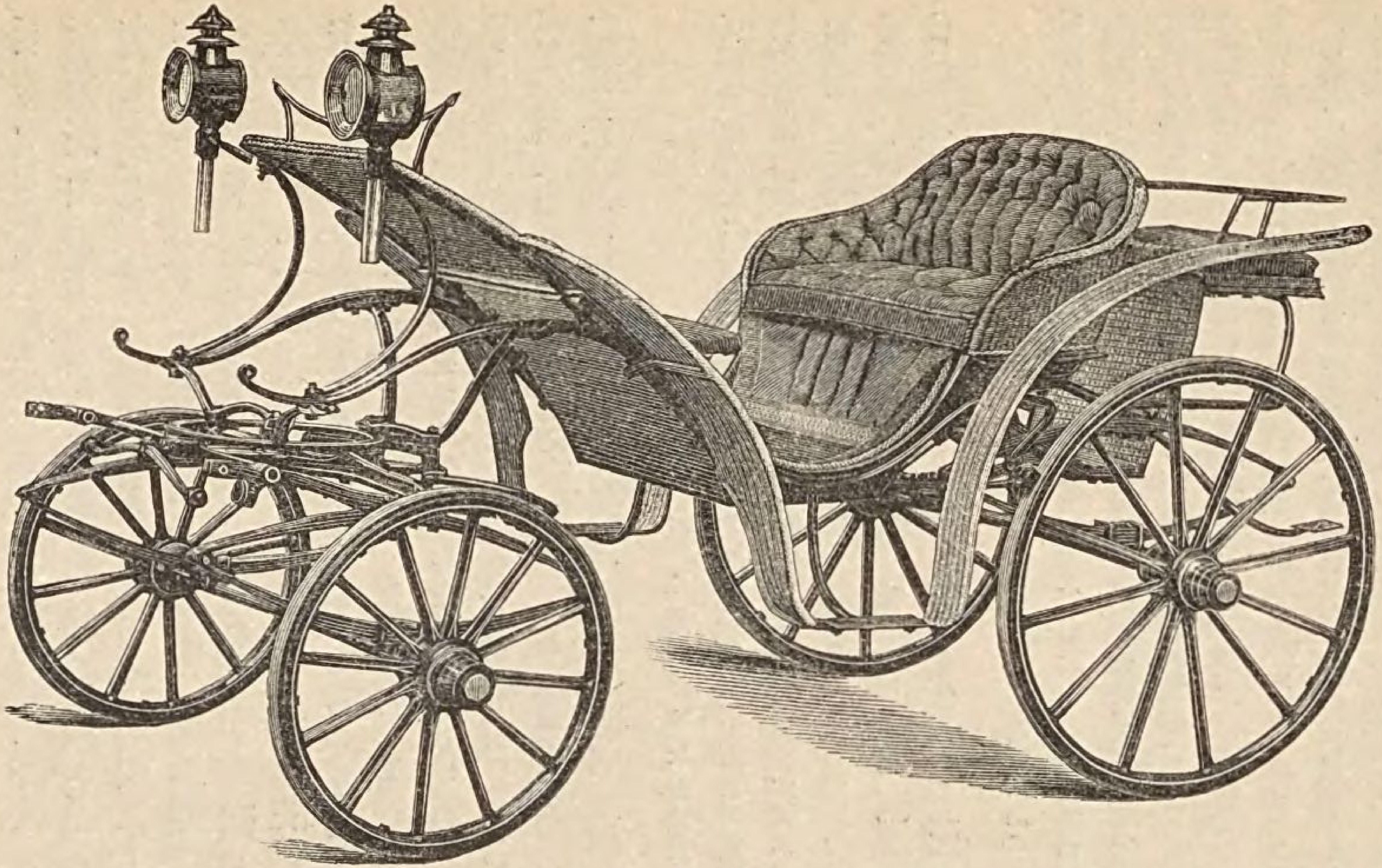


Fig. 12. Ponywagen.

oder einen Herrenkutschierwagen. Der letztere ist insofern der günstigere, weil die Zwecke der vorherigen beiden Gattungen in einem Wagen vereinigt zu erlangen sind. Ein solcher Herrenkutschierwagen kann ebenso, wie er ganz offen gefertigt wird, mit Verdeck gebaut werden, welches beliebig mitgenommen oder zurückgelassen, auch nach vorn gesetzt werden kann.

Über andere Wagen kann ich hinweggehen, zumal persönliche Wünsche und Zwecke dabei allein maßgebend sind, nur das Bild eines Ponywagens von leichtem Korbgeflecht, welcher auch in verschiedener Größe gebaut werden kann, sei noch mit eingefügt.

Die vorstehend beigefügten Bilder sollen nicht den Anspruch auf volle Neuheit erheben, sondern hier nur zur Orientierung dienen, neue Zeichnungen werden von jedem Wagenbauer vorgelegt, der sich mit dem Neubau von Wagen befaßt. Man wolle sich bei Bestellung eines Wagens vor der Selbsttäuschung hüten, bez. später Vorwürfe dem Wagenbauer ersparen. Die neuen geometrisch hergestellten Wagenzeichnungen zeigen in der Regel nur eine Seitenansicht, es werden die einzelnen Teile, z. B. Räder, nur meist in kleinsten und schwächsten Linien dargestellt, während dann

der fertige Wagen ein ganz anderes, viel schwereres Aussehen bekommt. Man vergleiche daher die Abbildungen 3—6, 9—11, welche nach Zeichnungen resp. Lithographien, und 1, 2, 7, 8, 12, welche nach von Wagen abgenommenen Photographien und der Wirklichkeit also entsprechend angefertigt sind.

Drittes Kapitel.

Über Lage und Bau der Wagenremise.

Wohl für kein anderes Stück paßt treffender das Sprichwort: „Wie eine Sache gehalten wird, so hält sie sich wieder“, als für gute, feine Equipagen, und deshalb ist alle Aufmerksamkeit auf die Anlage der Remise zu richten, die zur Aufbewahrung besserer Wagen dienen soll. Zu einer Remise paßt nicht jeder Platz. Eine gute Remise muß verschließbar, geräumig, trocken, hell und luftig, aber auch heizbar sein. Wände und Decke müssen mit Kalkmörtel geputzt und übertüncht oder mit Ölfarbe gestrichen werden. Desgleichen muß der Fußboden von einem sich staubfrei haltenden Material hergestellt und dafür Vorsorge getroffen werden, daß, wenn im Winter bei Frostwetter ja einmal der Wagen in der Remise gewaschen werden muß, das Wasser gut

abläuft. Rauch, Ruß und Staub dürfen nicht eindringen können, ebensowenig wie Haustiere, als Hunde, Katzen, Hühner, Tauben. Eine Remise darf nicht nach Süden gelegen sein, auch nicht an ein Maschinenhaus angrenzen. Das Dach darf nicht unmittelbar über der Remise sein, sondern zwischen Remise und Dach muß noch ein Raum liegen, welcher aber nicht als Stroh- oder Heuboden, sondern nur als Geschirr- und Putzkammer oder zur Aufbewahrung der Schlitten verwendet werden darf.

Allzuviel Sonne und Wärme in der Remise trocknet das Holz am Wagen aus, der Eisenbeschlag daran wird locker und es verliert dadurch der ganze Wagen seine Haltbarkeit. Noch weniger darf eine Remise feucht oder gar mit einer Seite an einen Berg oder eine Felswand angebaut sein, denn bei Tau- oder Regenwetter dringt das Wasser in die Remise, das Holz saugt die Feuchtigkeit auf, es beginnen in Gestalt von kleinen Erhöhungen der Lackierung die ersten Zeichen der anfangenden Fäulnis des Holzes sich bemerkbar zu machen, und bald ist, wenn es nicht rasch wieder zum Austrocknen kommen kann, die Zerstörung vollendet. Ferner wird der Eisenbeschlag rostig, wodurch die Lackierung desselben gleichzeitig mit zerstört wird.

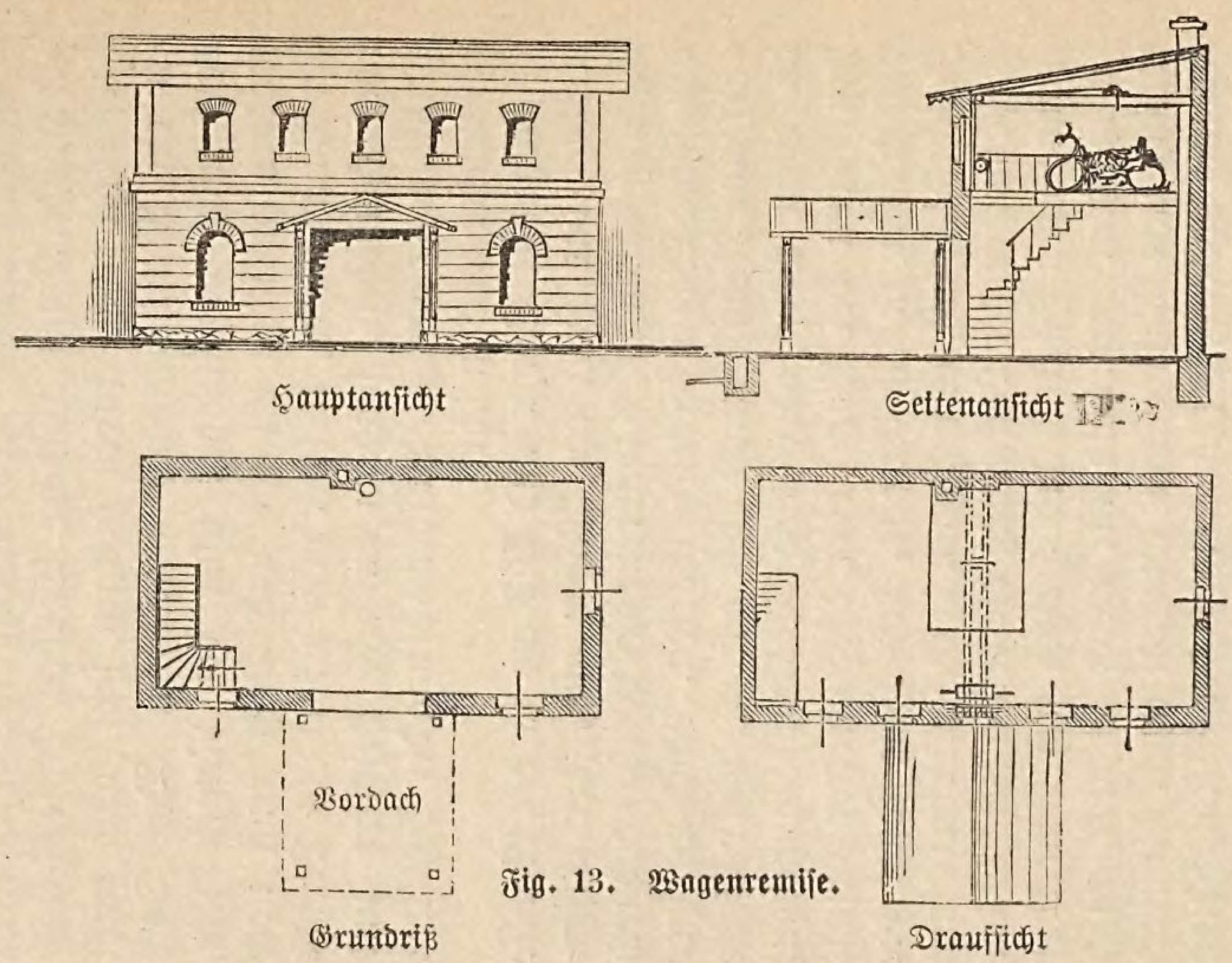


Fig. 13. Wagenremise.

Einen weiteren sehr schlimmen Nachteil bringt die Anlage der Remise in zu großer Nähe des Pferdestalles, oder gar, was noch mißlicher ist, wenn Stall und Wagenremise durch Thüren verbunden sind. Der scharfe Ammoniakgeruch des Pferdestalles wirkt zerstörend auf die Lackierung und auf das Lederzeug, sowie auf Metallbeschläge.

Es würde zu weit führen, die einzelnen Schäden alle aufzuzählen, welche entstehen, wenn die vorstehenden Bemerkungen unbeachtet bleiben. Wenn indessen örtliche oder lokale Verhältnisse meine Angaben unausführbar erscheinen lassen, so muß eben in anderer Weise Abhilfe geschehen, geschieht dies nicht, so wolle man die entstandenen Schäden nicht leichtfertig dem Lieferanten des Wagens zur Last legen.

Viertes Kapitel.

Reinigen und Ölen der Achsen.

Die weitere Behandlung des Wagens erstreckt sich nun zunächst auf das Reinigen und Ölen der Achsen, wozu man am besten fein präparierte tierische Öle verwendet; vegetabilische oder Erdöle eignen sich weniger wegen ihres geringern Fettgehaltes und wegen des Hinterlassens erdiger Bestandteile, welche die Achsen verunreinigen. Eine nicht mehr ganz saubere Achse ist mit Petroleum erst blank zu putzen, aller Schmutz ist aus den Büchsen, von den Schiebern, Muttern und Kapseln zu entfernen, dann aber ist die Achse vor jeder Berührung mit Sand zu behüten. Eine geringe Unachtsamkeit, das Eindringen von Sandkörnchen zwischen Achse und Büchse erzeugt eine Erhitzung der Achse und dadurch das Aufsaugen des sämtlichen Öles und verursacht den schließlichen Still=

stand des Fuhrwerkes. Eine größere Reparatur ist die unausbleibliche Folge.

Wenn man nicht die volle Überzeugung hat, daß der Kutscher diese Arbeiten mit Sachkenntnis und Akkuratesse ausführt, so lasse man lieber solche von einem tüchtigen Wagenbauer vornehmen, man scheue diese Ausgabe nicht und lasse den Kutscher unter dessen Aufsicht lernen und üben. Es dürfen auf keinen Fall die Achsenmuttern zu fest angeschraubt werden. Ganz besonders ist auf die genügende Stärke der Lederscheiben Obacht zu nehmen, damit das unangenehme Klappern der Räder nicht stattfindet. Außerdem findet bei nicht mehr genügender Stärke der Lederscheiben eine größere Abnutzung der Achsen statt. Wird der Wagenbauer mit diesen Arbeiten beauftragt, so übernimmt derselbe naturgemäß die Folgen für nicht richtige Besorgung, und Reparaturkosten können dann außer Ergänzungen nicht entstehen. Es versteht sich wohl von selbst, daß auch der Lenkkranz, das Bremszeug und ab und zu einmal die Federgehäuse mit geschmiert werden müssen. Tritt zwischen den Federlagern Rost hervor, so müssen die Federn auseinandergenommen, der Rost entfernt und die gereinigten Federn mit Ölfarbe angestrichen werden.

Es ist weiter selbstverständlich, daß auch die Auspolsterung des Wagens durch Klopfen und Bürsten mit gereinigt und vor Mottenansatz behütet wird. Ebenso muß das Lederverdeck durch Abreiben mit Fett oder Öl in gutem weichen Stand erhalten werden. Die Silberplattierung darf nicht mit scharfen Putzpomaden geputzt werden, es genügt hierzu etwas Stearinöl und Wiener Kalk. Sind einzelne Teile durchs Putzen angegriffen und rot geworden, so giebt es keine Hilfe mehr, als solche durch frisches Plattieren oder durch neue Teile wieder herzustellen. Durch Anwendung von sogenanntem Mützenpulver oder Anreibesilber kann wohl vorübergehend ein etwas besseres Aussehen geschaffen werden, doch hält es nicht lange an.

Bei Schlitten ist während der Sommermonate eine Herausnahme der Polsterung und der Decken nicht unbedingt nötig; wiederholtes Ausklopfen und Einstreuen mit Naphthalin, Kampfer 2c. und Bedecken mit einer dichten Leinwanddecke genügt schon, um die Motten fern zu halten.

Fünftes Kapitel.

Über Reinigen, Waschen und Trocknen der Wagen.

Hand in Hand mit der Aufbewahrung geht die Reinigung der Wagen. Es ist ein Fehler zu glauben, ein Wagen vertrage es schon einmal, wenn er einen oder mehrere Tage im Schmutze stehen bleibt. Ganz abgesehen davon, welch ungünstigen Eindruck ein im Staub und Schmutz dastehender Wagen bei einer zufälligen Besichtigung hervorruft, so ist es sicher nicht angenehm, sich in einen Wagen zu setzen, der noch mit dem alten Schmutz behaftet ist. Und dann, welches Hasten und Jagen, wenn vor einer plötzlichen Abfahrt erst noch Alles in Ordnung gebracht werden soll, was dann zumeist nur halb geschieht.

Ein Wagen ist, wenn er benutzt wurde, sofort wieder zu reinigen und der Kutscher muß dazu die nötige Zeit bekommen; schon dadurch wird einem an und für sich nicht akkuraten Mann jede Ausrede benommen. Ebenso muß ein neuer, oder neu lackierter Wagen sofort nach dem Gebrauch überhaupt wiederholt mit kaltem Wasser gewaschen werden. Die gerade beim feinsten englischen Lack hervortretenden Flecken werden dann um so schneller wieder verschwinden.

Als Regel lasse man stets das Waschen gelten, auch wenn der Wagen nur mit Staub bedeckt ist. Wenn dieser feine Staub, der doch nur aus feinsten Sandkörnchen besteht, mit Wedel oder Tuch weggewischt wird, so wird dem feinen Glanze der Lackierung Schaden zugefügt. Das Abspülen mit vielem Wasser ist stets das Beste, man vermeide auch die Zuhilfenahme einer Wagenbürste, höchstens verwende man einen Pinsel, um aus den Ecken und Fugen heraus waschen zu können. Ist jeder Schmutz durch Wasser beseitigt, dann ist es nicht schwer mit Schwamm und weichem Waschleder den Wagen abzutrocknen. Hierbei ist noch zu beachten, daß nie ein Wagen in der Sonne gewaschen werden darf, weil die Sonnenstrahlen das Wasser darauf trocknen

und Flecken entstehen lassen. Es darf aber auch ein Wagen nicht mit warmem Wasser gewaschen werden. Ist regnerisches Wetter, so ist es gut, wenn vor der Remise ein Schutzdach (s. Abbild.) sich befindet, um unter demselben den Wagen waschen, ev. lüften und trocknen lassen zu können, während bei Frost es sich nötig macht, gleich in der Remise selbst zu waschen. Dazu ist es nun erforderlich, durch einen Ofen oder durch das Anbrennen mehrerer Gasflammen eine etwas erhöhte Temperatur zu erzeugen. Denn es ist einem Kutscher sonst nicht möglich, den mit Frost anhaftenden Schmutz ohne Anwendung von warmem Wasser vom Wagen zu beseitigen und diesen in ordnungsgemäßen Zustand zu setzen. Aber auch bei dauerndem Regenwetter oder stets feuchter Luft ist es nötig, die Remise einmal mit durchzuheizen, um das in den Wagen gedrungene Regen- und Waschwasser zum Austrocknen zu bringen und das Holz vor Fäulnis zu schützen, auch ist es nicht gut, stets nur einen Wagen in Benutzung zu haben.

Bei starkem Frost, welcher bis in die Remise eindringt, ist es nötig, den unten aufstehenden Teil des Rades einmal nach oben zu drehen, damit die in den porösen Radreifen eingedrungene, stahlhart gefrorene Feuchtigkeit zur Verdunstung

gelangt. Geschieht dies nicht, so wird der durch den Frost hart gewordene Reifen, bei der nächsten Benutzung über das Pflaster, unausbleiblich zerspringen müssen. Aus dem gleichen Grunde verwendet man Stahl zu Radreifen nur äußerst selten, die demselben innewohnende größere Härte führt zu der gleichen Gefahr.

Sechstes Kapitel.

Das Fahren mit neuen Wagen.

Beim Fahren mit einem neuen Wagen wird sehr oft gefehlt dadurch, daß man glaubt, durch eine sogenannte Probefahrt die Güte des Wagens feststellen zu sollen, wobei man aber gar nichts weiter erreicht, als höchstens dem Wagen Schaden zuzufügen, und zwar zunächst im Hinblick auf die Achsen, wobei ich annehme, daß Patentachsen in dem Wagen sich befinden.

Jeder Fabrikant, welcher mit Maschinen umzugehen hat, weiß, daß eine solche das erste Mal nur langsam losgelassen wird und daß Leute mit Ölkännchen in der Hand bereit stehen, um das in den Lagern aufgesaugte Öl durch Hinzugießen zu ersetzen. Genau so ist es bei der Achse! Wird der Wagen das erste Mal gefahren, so saugt die frische Achse das flüssig gewordene Öl sofort auf. Es wird das Rad oder die Räder, wenn

das Öl nicht wieder ersetzt wird, zum Stillstand kommen müssen, die fortdauernden trockenen Umdrehungen der Räder erzeugen eine Erhitzung und schließliches Zusammenschweißen der Achsen, was dann eine Ersetzung durch eine neue Achse zur Folge hat.

Man fahre daher das erste Mal mit Vorsicht, versehe sich mit Öl, um unterwegs bei passender Gelegenheit einmal nachsehen und nachgießen zu können. Der gleiche Fall wird stets eintreten, sobald im Laufe der Zeit die Achsen nicht rechtzeitig mit Öl versehen oder unsauber gehalten werden, so daß z. B. durch Eindringen von kleinen Sandkörnern eine unnötige Reibung und Erhitzung der Achse stattgefunden hat.

Die gleiche falsche Ansicht besteht bezüglich der Federn, die man auch durch übermäßige Benutzung erproben zu können meint und wodurch man doch nur schaden kann. — Nur durch ruhiges und gleichmäßiges Fahren und bei Nicht-Überlastung können die Federn an ihre Thätigkeit gewöhnt und kann das Zerspringen der Federlagen vermieden werden.

Es ist dabei auch nicht gleichgültig, wie die Belastung ist, ob auf der einen Seite nur schwere und auf der anderen leichtere Personen sitzen. Es ist dann nötig, einen Ausgleich herzustellen durch

den Wechsel der Personen in ihren Sitzplätzen.

Hier möchte ich noch anschließen, daß bei dem straßenpolizeilich gebotenen Fahren auf der rechten Seite wegen des gewölbten Straßenniveaus, der Wagen notwendigerweise nach der rechten Seite sich neigen muß, woraus sich zugleich ergiebt, daß, um eine Ausgleichung der Belastung der Federn zu erzielen, die stärkeren Personen sich stets links zu setzen haben.

Siebentes Kapitel.

Allgemeines beim Fahren.

Das meist bestehende Polizeigebot, um die Straßenecken nicht schnell zu fahren, hat seine eminent praktische Bedeutung.

Wer seine Räder am Wagen schonen und Brüche an den ersteren vermeiden will, fahre nicht so schnell, daß die Räder zum Schleudern kommen, in dieser Bewegung kann der kurze Anprall an einen festen Gegenstand, z. B. einen Bordstein, den Bruch des Rades zur Folge haben, zum mindesten wird es doch schwer beschädigt. Ebenso verhält es sich, wenn ein Rad mit schmaler Felgenbreite in ein Tram- und Eisenbahngleis hinein gerät, denn sobald ein Einlenken stattfindet, um aus dem Gleis heraus zu kommen, wird viel eher als dieses, gewissermaßen ein Abdrehen des Rades aus der Nabe erfolgen.

In der Nähe von der Eisenbahn lasse man nicht unter einer Brücke oder über das Gleis wegfahren, wenn ein Zug in Sicht ist, man warte daher lieber in gemessener Entfernung, lasse den Pferden den Zug vorm Gesicht vorüberbrausen, und das Scheuwerden oder Durchgehen der Pferde wird vermieden werden.

Man lasse nie zu dicht an die Bordsteine heranfahren, auch öffne man die Thüren nie früher, als bis der Wagen vollständig zum Halten gebracht wurde! Wie oft ist es vorgekommen, daß die während des Fahrens geöffnete Thür an einen Baum geschlagen oder an einem Laternenpfahl hängen geblieben und abgerissen worden ist! Man lasse auch nie behufs Öffnens der Wagenthüren den Kutscher vom Bock heruntersteigen; denn fühlen die Pferde sich einigermaßen außer der Gewalt der Zügel, so ist das Fort- und Durchgehen selbst der ruhigsten Tiere vom Platze weg durchaus nicht zu den Seltenheiten zu zählen.

Wer seine Pferde schonen will, fahre nie mit fester Wage, sondern mit Spielwage und beim Einspänner mit beweglichem Ortscheit.

Man verborge nie sein Geschirr, sei es Pferd oder Wagen, selbst dem Freunde nicht. Wie oft sind daraus Unzuträglich- und Zwistigkeiten

entstanden, aus Gründen, die so nahe liegen, daß sie einzeln gar nicht aufgeführt zu werden brauchen. Auch ist das Zügel-aus-der-Hand-geben an eine andere Person stets sehr bedenklich; ein kluges Pferd merkt sofort die fremde Zügelführung und wird zu Kapriolen oder anderen Unarten sich veranlaßt fühlen.

Achtes Kapitel.

Über leichtes und zu schweres Fahren und das Stoßen der Wagen.

„Der Wagen fährt sich zu schwer!“ Oder „der Wagen oder die Wagen sind viel zu groß!“ — Wer hätte nicht schon einen derartigen Ausruf gehört, vielleicht schon selbst gebraucht?

Wohl ist nicht zu bestreiten, daß ein Wagen sich schwerer fahren kann, als der andere. Es giebt kleine Wagen, die sich schwer, und es giebt große Wagen, die sich leicht fahren. Läßt sich der Grund hierfür nicht gleich so ohne Weiteres feststellen, da verschiedenes dabei maßgebend ist, so läßt sich doch so viel sagen, daß in der größern Genauigkeit, mit welcher der Schmied arbeitet, in der exakten Befestigung, wie er seine Teile anbringt, in nicht zu schwachen und gut gerichteten Achsen, ferner in den richtigen Maßen der Vorder- zu den Hinterrädern die Hauptmittel

liegen, um ein leichtes Fahren der Wagen zu erreichen. Doch können auch noch andere Gründe maßgebend sein, z. B. das Richten der Achsen „auf den Griff", ein Fachausdruck, den ich weiter nicht zu erklären brauche, welcher ein leichteres Fahren des Wagens, ferner nicht genaue oder doppelte Spurweite der Räder, welche ein schwereres Fahren des Wagens zur Folge hat.

Wenn also auch gar nicht festzustellen sein wird, um wie viel ein Wagen sich zu schwer fahren soll, so können die Gründe auch noch wo anders, als im Wagen liegen, z. B. an mangelhafter Behandlung der Achsen seitens des Kutschers, an den Pferden, da ein Pferd leichter ermüdet und zum Schwitzen kommt, als das andere, an deren Gangart, vor allen Dingen aber auch an der Bodenbeschaffenheit. Auf festem Straßenkörper sind Räder mit schmälerer Felgenbreite, dagegen in sandigem oder lehmigem Boden breitere Felgenbreite zu empfehlen.

In großen Städten, in denen zumeist gepflasterte Straßen sind, wird, um den Wagen ein leichteres und kürzeres Aussehen zu geben, die vordere Spurbreite enger als die hintere gefertigt, kommt dann solch ein Wagen mit zweierlei Spurbreite auf weichen Boden, so wird, da zwei Spuren zu ziehen sind, naturgemäß der Wagen

sich wesentlich schwerer fahren müssen. Es wird aber auch vielfach mit Unrecht geklagt, denn daß ein Wagen über Äcker, Felder, Wiesen z. B. bei Rennen oder Jagden sich ebenso leicht fahren solle, kann zwar verlangt, aber keineswegs erfüllt werden. — Kann man nun den Grund des zu schweren Fahrens eines Wagens nicht so ohne Weiteres feststellen, so möchte ich es demzufolge als einen Fehler betrachten, wollte man, um jenen Fehler auszuweisen, einem kürzer gebauten Wagen den Vorzug geben. Davon ist ebenso abzuraten, denn abgesehen davon, daß derselbe sich doch auch schwer fahren kann, birgt ein zu kurzer Wagen den Mangel des Stoßens in sich, selbst wenn gute Federn in dem Wagen sich befinden. Nur in einem längeren Wagen, in welchem die Federn zur vollen Ausschwingung kommen können, wird den Stoß erzeugenden Unebenheiten der Straße begegnet, während bei kürzeren Wagen an dem rasch hintereinander folgenden Räderpaar die Federn gar nicht zur vollen Entwickelung ihrer Fähigkeit gelangen können. Jene längeren Schwingungen der Federn eines längeren Wagens sind wohl auch von günstigem Einfluß auf ein schnelleres Vorwärtskommen, wie auch nur dann von einem angenehmen Fahren die Rede sein kann.

Der zweite Ausruf: „Die Wagen sind viel zu groß“, welcher zumeist beim Betreten einer Wagenremise zu hören ist, beruht in der Hauptsache auf optischer Täuschung.

Derselbe Wagen, welcher erst in einer Remise stand und zu groß erschien, wird ein ganz verändertes Ansehen gewinnen, wenn er ins Freie auf einen größeren Platz gebracht wird.

Ich habe oft die Erfahrung gemacht, daß, wenn ich den Wagen heraus und auf einen freien Platz gefahren habe, also demselben etwas Fernsicht geben konnte, jener Ausruf verstummte, sodaß ich im Freien einen leichteren Geschäftsabschluß erzielte, als in der Remise. Wohl sind diese Arbeiten zeitraubend und es steht auch Manchem ein freier Platz nicht zu Gebote; es kann jedoch Wagenbauern nur geraten werden, ihre Remisen so hoch wie möglich und nicht unter 7 m Höhe herstellen zu lassen. Dieser etwaige Bauaufwand wird reichlich aufgewogen durch Ersparung an Zeit, sowie durch leichteren Verkaufsabschluß, wie auch eine solche Höhe jeder Remise, der Ventilation wegen, geradezu notwendig ist.

Neuntes Kapitel.

Über Einzelnes am Wagen und beim Fahren.

Die aus amerikanischem Hickoryholz gefertigten Räder finden nicht meinen ungeteilten Beifall, obschon viele Eigenschaften für dessen Verwendung sprechen. Das Holz besitzt eine ungewöhnliche Zähigkeit und wegen seiner porösen fast rohrartigen Beschaffenheit auch eine sehr große Leichtigkeit; es können infolge dieser Eigenschaften die Räder namentlich bei sehr leichten Wagen sehr schwach hergestellt werden. Die Räder sehen leicht aus und sind infolge der Zähigkeit des Holzes auch haltbar. Aber der Himmel behüte diese Räder vor einer etwas feuchten Remise! Gerade diese Porösität gestattet die Aufnahme von Feuchtigkeit und zeitigt ein inneres Verstocken des Holzes. Es ist daher große Obacht darauf zu geben, daß die Räder

gut zum Austrocknen gelangen. — Was die Haltbarkeit anbelangt, so stelle ich unser gutes deutsches Eschenholz demselben gleich und bin der Meinung, wo eine etwas größere Stärke das Aussehen des Wagens nicht verdirbt, ist lieber deutsches Eschenholz zu verwenden. —

Über Wagengabeln und =Deichseln läßt sich eigentlich nicht viel sagen, nur daß solche astfrei und möglichst leicht sein müssen und nicht gegen die Jährung geschnitten sein dürfen. Bei niedrigem Vordergestell des Wagens oder Schlittens wähle man lieber die amerikanische Form der Gabeln, die am hinteren Ende 40—50 cm abwärts gebogen sind. Diese Form verhütet, daß die Pferde darüberweg schlagen können. Weder Gabeln noch Deichseln dürfen an die Wand gestellt, sie müssen, um das Krummwerden zu verhüten, an Haken aufgehängt werden.

Es ist weder praktisch, noch sieht es schön aus, wenn ein Gespann zu lang ist, d. h. wenn das oder die Pferde vom Wagen zu weit entfernt sind. Wird aber namentlich beim Einspännigfahren durch zu kurzes Anspannen dem Pferde für die Hinterbeine die nötige Bewegungsfreiheit entzogen, so kann dies sehr verhängnisvoll werden.

Auch das zu kurze Einlenken mit einem kürzeren Wagen ist zu vermeiden; denn ist der Platz, wo solches geschieht, nicht ganz eben, oder ist der Wagen nach der überhängenden Seite belastet, so ist ein Umfallen eines solchen Wagens fast unvermeidlich.

Zehntes Kapitel.

Über Wagen-Reparaturen.

Es ist gewiß nichts Angenehmes, in einem Wagen zu fahren und dabei das Knarren der Räder, das Klappern der Achsen, das Quietschen der Federn und das Schreien des Bremszeuges hören zu müssen.

Ist auch ein Wagen noch so solid gebaut, der vielfache Gebrauch in den ungünstigsten Weg- und Witterungsverhältnissen, die Einflüsse der Sonne, der Luft, des Regens, des vielfachen Waschens lassen doch einmal eine größere oder kleinere Reparatur notwendig erscheinen, wenn man nicht vorzieht, statt eine größere Reparatur vorzunehmen lieber einen neuen Wagen zu kaufen und den alten Wagen, wie es zumeist geschieht, dem Wagenbauer mit in Zahlung zu geben. Hat man nicht einen Wagenbauer zur Hand, dem man ohne Weiteres den Wagen zur Instandsetzung übergeben

kann, so empfiehlt es sich unter genauer Angabe der nötigen Arbeiten einige Anschläge herstellen und von einem unparteiischen Fachmanne (nicht Kutscher) prüfen zu lassen. Auf alle Fälle ist denjenigen Anschlägen zu mißtrauen, die durch eine allzugroße Billigkeit sich auszeichnen; entweder sind nicht alle Arbeiten veranschlagt, oder solche werden so ausgeführt, daß sie nichts taugen und eine erneute Wiederkehr der Reparaturkosten zur Folge haben. Man lasse aber auch die genügende Zeit zu einer Wagenreparatur, denn das Lackieren eines Landauers z. B. nimmt allein eine Zeit von etwa vier Wochen in Anspruch.

Ein schnelleres Lackieren empfiehlt sich nicht, die vielen nötigen Anstriche erfordern jeder ihre gehörige Zeit zum Austrocknen und die Anwendung verschiedener künstlicher Trockenmittel ist insofern schädlich, da sich alsbald Sprünge in der Lackierung zeigen.

Es empfiehlt sich, in heißen Sommermonaten oder bei sehr trockenen Remisen die Radreifen einmal abnehmen, schweißen und frisch aufziehen zu lassen, und zwar sobald der helle Glockenton des Rades verloren gegangen ist und ehe die Notwendigkeit durch klappernde Speichen erkennbar wird.

Bezüglich der Lackierung empfehle ich, jeden Wagen einmal im Jahre behandeln zu lassen, und zwar zum Mindesten demselben einen frischen Lackaufstrich zu geben, es wird dadurch dem Eindringen von Wasser in die Fugen vorgebeugt und das Faulen des Holzes verhindert. Ferner weise ich darauf hin, daß das Stillhalten eines frisch lackierten Wagens in der Sonne der Lackierung insofern schädlich ist, als die Strahlen der Sonne Blasen erzeugen, das gute Aussehen desselben zerstören und frisches Lackieren notwendig machen.

Elftes Kapitel.

Der Wagenbauer, seine Aufgaben und seine Garantiepflicht.

Der Wagenbau, welcher teilweise handwerksmäßig, teilweise auch in Fabriken betrieben wird, bietet in der einen oder anderen Richtung genau dieselben Schwierigkeiten, wie auch die Leistungen im einen wie in dem anderen Falle gleich vorzügliche sein können. Dem Leiter eines solchen Geschäftes muß in hohem Grade Geschicklichkeit, klarer Sinn und Ausdauer innewohnen, damit er den Bau von seinen Anfängen an gehörig zu überwachen versteht, event. daran mit thätig sein kann; ferner muß er ein guter, mit Geschmack begabter Zeichner sein, um neue Entwürfe oder Abänderungen auszuführen, sowie ein gutes Verständnis und Urteil haben, um von den zum Wagenbau zu verwendenden Materialien, z. B. von den verschiedenen Holzarten, Eisen und Stahl,

sowie Achsen, Federn, Leder, Tuch, Seiden- und Wollstoffen, Posamenten, Metall und Plattierwaren, die in Spezialfabriken hergestellt werden, das Beste auswählen zu können.

Gegenüber diesen großen Anforderungen, die das Geschäft als ein höchst schwieriges erkennen lassen, ist es wohl nicht zu verwundern, wenn einmal ein Mangel in den Arbeiten oder in der Auswahl der Materialien mit unterläuft, ohne daß den Wagenbauer der Vorwurf treffen könnte, solches absichtlich verschuldet zu haben. Mängel werden ja immer sein, sagte mir erst vor kurzem ein älterer, sehr gewissenhafter Wagenbauer, und es beschleiche ihn bei Ablieferung eines neuen Wagens stets eine gewisse Bangigkeit, ob und wo an dem Wagen sich Etwas herausstellen werde, was nicht den Beifall des Käufers errege.

Hat sich nun an einem Wagen ein Mangel herausgestellt, gleichviel aus welchem Grunde, so wolle man sich durch Redereien von Kutschern, Klugsprechern und der Konkurrenz nicht irremachen lassen, sondern man gönne dem Lieferanten das erste Wort zur Aussprache. Ist der Lieferant ein solider und reeller Mann, so wird er, sobald sein Verschulden festgestellt ist, ohne Weiteres den Mangel abstellen und lieber noch ein Opfer bringen, als daß er um Renommé und Kundschaft kommen

wollte. Wird also der rechtliche Wagenbauer seiner Garantiepflicht in dieser Weise gerecht, so ist billig nicht mehr zu verlangen, denn er kann nicht garantieren, daß nichts an dem Wagen vorkomme, sondern nur, daß das, was vorkommt, in ordnungsgemäßer Weise wiederhergestellt werde.

Im allgemeinen kann man wohl behaupten, daß die Mehrzahl der Wagenbauer im selbstverstandenen Interesse sich befleißige, nicht nur ein gutes Stück herzustellen, sondern auch, bei sich herausstellenden Mängeln, ihren Pflichten als reelle Geschäftsleute gerecht zu werden, und es wird sich sofort zeigen, ob ein Wagenbauer letzteres thut oder durch Ausreden sich seinen Verpflichtungen zu entziehen sucht. Daß man aber einem pflichtbewußten Mann das Vertrauen weiter bewahrt, wird um so dankbarer erkannt werden.

Freilich hat sich in den jetzigen verschwommenen Zeitverhältnissen ein Pfuschertum mit entwickelt, welches Wagen in die Welt setzt, die den Namen „Wagen" gar nicht verdienen; die Käufer werden durch ein gefälliges Äußere und durch Schleuderpreise angelockt und dabei wird das alte solide Geschäft in der Ehre und im Erwerb geschädigt.

Zwölftes Kapitel.

Die Kutscher und deren Beruf.

Es ist leider zu tadeln, daß Herren, welche entweder lediglich zu ihrem Vergnügen oder weil fürs Geschäft Pferde nötig sind und sie nebenbei eine Equipage halten, sich viel zu wenig mit der Besichtigung und Behandlung der Wagen und ihrer einzelnen Teile beschäftigen und diese Angelegenheiten zumeist einem ebenso urteils- als kenntnislosen Kutscher oder sonstigen Ratgeber überlassen. Genießen die Pferde seitens der Besitzer eine größere Aufmerksamkeit, warum nicht auch die Wagen? Mit dem größeren Eingehen und der größeren Kenntnisnahme von dem Einzelnen am Wagen schärft sich das eigene Urteil; Verdrießlichkeiten klären sich dabei von selbst auf, unliebsame Worte bleiben unausgesprochen und unnötige Geldausgaben können vermieden werden.

Doch wolle man einem jeweiligen Kutscher gegenüber Vorsicht obwalten lassen, denn nach

dem ganzen Lebensgange eines solchen Mannes kann derselbe gar nicht in dem Besitze von denjenigen Kenntnissen sein, die dazu gehören, um über Geschirr und Wagen, seinen Wert, seine einzelnen Teile und deren richtigen Gebrauch &c. seinem Herrn beraten zu können.

Wo soll ein Mann, der, vom Lande herein, aus einer beliebigen Stellung, vielleicht vom Ochsengespann weg, sich eine bessere Stellung suchend, durch seine unkontrollierbaren Selbstempfehlungen auf den Kutscherbock avancierte, auf einmal die Kenntnis und das Verständnis dazu herbekommen haben? Und doch geschieht jenes! Selbst die Redensart: „Ich war Soldat“ oder „war Reiter“ ist im Hinblick darauf, daß ein Reiter noch kein Fahrer ist, nur von einseitiger Bedeutung, da er bloß ein Pferdewärter sein kann. Ich kenne einen Fall, wo der blinde Glaube, daß, weil der sich Anmeldende ein Husar gewesen, er auch das Fahren verstehen müsse, der ganzen Familie beinahe das Leben gekostet hätte, woran nur das kenntnislose Anspannen vonseiten des Kutschers die Schuld trug. — Da es nun für Kutscher noch keine weitere Lehranstalt giebt, als die der Erfahrung, so ist ersichtlich, daß es erst einer längeren Zeit bedarf, ehe er als treuer Diener seines Herrn und mit unbeeinflußtem

Urteil über diese Sachen mitsprechen kann. Überwacht jedoch ein Herr oder dessen Stellvertreter einen neu anzustellenden und anzulernenden Mann, so wird derselbe in seinem Arbeiten und Auftreten ein tüchtiger und brauchbarer Kutscher werden, welcher auch längere Zeit in seiner Stellung verbleibt und für die erst aufgewendete Mühe reichlich entschädigt; er wird auch besser sein, als sogenannte firme Kutscher, die, leider muß es gesagt werden, oft die Güte ihrer Herrschaft nicht erkennen und in ihrem Wesen und Thun bald einen ziemlichen Grad von Anmaßung zur Geltung gelangen lassen. Fühlt ein solcher die Autorität seines Herrn nicht, so kann er letzterem das Leben herzlich sauer machen, bald durch Tadeln der vorhandenen Bestände oder der Handwerker und Lieferanten sowie deren Arbeiten und Waren, bald durch frische Anschaffungen, bald durch Vorschläge anderer Lieferanten, und nur zu bald werden andere zur Stelle sein, bei welchen sich auch der Kutscher wohl befindet.

Fern liegt es mir, durch meine Worte einen ganzen Stand herabdrücken zu wollen, und gern füge ich an, daß ich, wie in anderen Ständen, neben untüchtigen und anmaßenden Burschen jeden Alters auch recht brave und kenntnisvolle Männer kennen gelernt habe.

Nicht ohne Einfluß auf das Verhalten eines Kutschers und dessen Handlungen ist leider die vielfach zu geringe Löhnung derselben. Wenn man bedenkt, daß ein solcher Mann, außer einem Kapitalwert von tausenden von Mark, für Wagen, Pferde und Geschirr, auch das Leben und die kostbare Gesundheit der Fahrenden in seine Hände gelegt bekommt, so sollte man meinen, daß derselbe für sich und in seiner Häuslichkeit so gestellt sein müsse, daß er seine ganze Aufmerksamkeit seinem nicht leichten Beruf zuwenden könne. Das ist nun freilich eben nicht immer der Fall, wenn es auch jetzt schon etwas besser geworden sein mag.

Der Beruf eines Kutschers ist jedoch ein selbstgewählter und nichts darf ihn veranlassen, seinen Verpflichtungen gegenüber sich säumig zu erweisen oder spirituöse Getränke aufzunehmen, die Gefahren heraufbeschwören; gerade wie der Offizier an der Spitze seines Zuges, oder der Führer einer Lokomotive auf seiner Maschine nicht durch Wind und Wetter sich irre machen lassen darf und jedem Hindernis gegenüber aushalten muß, so auch der Kutscher.

Jedes Abweichen von seiner Pflicht ist nicht zu entschuldigen.

Dreizehntes Kapitel.

Über den Ankauf gefahrener Wagen.

Wenn man für einen geringeren Preis einen schon gebrauchten Wagen bekommen kann, der die gleichen Dienste leistet, so wird dies natürlich dem Ankauf eines neuen Wagens vorgezogen. Vielfach aber bringt es doch nur Täuschung. Ein gefahrener Wagen, abgesehen von der älteren Form und Konstruktion, ist doch auch schon abgenutzt und es bedürfen die einzelnen Teile früher oder später Ersatz oder Erneuerung, was oft sehr viel kosten kann.

Ja, wer durch Zufall von einer Herrschaft, die wieder etwas neues wünscht oder erworben hat, oder wegen Aufgabe des Geschirres Wagen veräußert und dabei auf einen hohen Erlös keinen Wert zu legen braucht, einen Wagen zu kaufen Gelegenheit hat, mag dies thun und er wird gut dabei fahren, allein von Zwischenhändlern, die sich

zumeist aus Hausdienern und gewesenen Kutschern rekrutieren, zu kaufen, ist sehr bedenklich. Solche Geschäfte werden nur des hohen Profits wegen gemacht.

Wie soll nun ein Laie, der einen gefahrenen Wagen kaufen will, zu beurteilen vermögen, ob die Achsen, Federn, Räder 2c. noch in dem Zustande sich befinden, der dem Preise entspricht? Wie kann er sehen, ob unter der schönen Lackierung faules und zersprungenes Holz sich befindet, was mit Kitt und Farbe täuschend verdeckt ist? Wie soll dann aber ferner ein solcher Käufer wissen, ob er mit dem billigen Preis, der ihm abgefordert wird, nicht doch viel zu viel bezahlt? — Deshalb kann man nicht genug davor warnen, diesem Zwischenhandel und Pfuschertum irgendwie Vorschub zu leisten, und man kaufe, wenn man doch einen alten Wagen kaufen will, solchen entweder bei einer Herrschaft direkt nach eingeholtem sachverständigen Gutachten, oder bei einem Wagenbauer, der einen guten Namen sich zu erwerben wußte und dem die geschäftliche Ehre verbietet, zu Schwindeleien seine Zuflucht zu nehmen.

Vierzehntes Kapitel.

Über Brems- oder Schleifzeuge und Hintergeschirre.

Als vor mehreren Jahren in unserem Sachsen wiederholt Unfälle mit tödlichem Ausgang für die Insassen der Kutschen sich ereigneten, fühlte ich mich veranlaßt, über die derzeitige lose Bespannung einen Aufsatz dem „Chemnitzer Tageblatt“ zu übergeben, in welchem er freundliche Aufnahme fand. Ich hatte dabei auf das fehlende Hintergeschirr hingewiesen und hervorgehoben, daß auch in Städten, wo an den Wagen Schleifzeuge sich befinden, trotzdem das Hintergeschirr beibehalten wird, so z. B. bei den Dresdner Droschken, an Wagen der Posthaltereien und an fürstlichen Wagen, so wie auch an allen Kabriolettgeschirren Hintergeschirre sich befinden. Der Aufsatz fand in vielen Zeitungen Abdruck, brachte mir auch eine Anzahl beistimmender

Zuschriften, allein trotzdem blieb es beim alten Schlendrian. Menschen, die zur Vorsicht etwas thun sollen, werden stets mit Hartnäckigkeit dies bekämpfen, dann kommen eine Anzahl Dilettanten, die alles besser verstehen, und diese behalten Recht.

Und doch behaupte ich noch heute, daß ein gut passendes Hintergeschirr ein viel zuverlässigeres Hilfsmittel ist, den ins Rollen geratenen Wagen zum Stillstand zu bringen, als selbst das beste Bremszeug. Beim Bruch einer Schraube oder eines Hebels ist dasselbe sofort unwirksam, nicht das Geringste kann es mehr leisten. Ebenso versagt das Schleifzeug bei Schnee und Frost von selbst, denn es gleiten die Schleifbacken ohne irgend welche Wirkung über die Räder. Wie ganz anders dagegen bei einem Pferd, welches ein Hintergeschirr hat!

In dem kritischen Fall, daß selbst der Kutscher auf dem Bocke schläft — was bei Lastfuhrwerken doch oft genug beobachtet werden kann und menschlich entschuldbar ist —, sorgt der Instinkt des Pferdes selbst zum Schutze dafür, sich mit seiner Kraft in das Hintergeschirr hinein zu legen, um das Gefährt und den Fahrer vor Gefahr zu bewahren.

Es ist dieses Fahren ohne Hintergeschirr eine eingerissene Vertrauensseligkeit, die nur durch ein

Landesgesetz wieder beseitigt werden kann. Nicht einmal der Kostenpunkt eines solchen Geschirrteiles, vielleicht 5—6 Mark, ist gegen diese Anschaffung anzuführen. — Möge der Himmel geben, daß nicht durch neue Unfälle Menschen und Tiere in Gefahr kommen!

Es dürfte übrigens angebracht sein, durch die Polizeibehörden bei Ermittelungen der Ursachen eines derartigen Unfalles mit feststellen zu lassen, inwieweit die Bremsvorrichtungen in ordnungsgemäßem Zustande sich befanden. —

Und wie sind mitunter die Brems- oder Schleifzeuge an den Wagen vom Lande angebracht! In welchem Zustande befinden sich solche! Die Spindel ist ausgedreht, die Backen sind vollständig abgenützt, wie viele Umdrehungen sind dabei nötig, ehe eine Wirkung eintritt.

Fürwahr, auch hier thut Abhilfe not! Geradeso wie ein Schmied, bevor er den Hufbeschlag ausüben darf, erst die Dresdner Beschlagschmiedeschule zu besuchen und eine Prüfung abzulegen hat, geradeso könnte er in der gleichen Zeit einen theoretischen und praktischen Unterricht im Anbringen von Schleifzeugen mit genießen, der ihn allein berechtigte, Schleifzeuge in wirklich guter wirksamer Ausführung herzustellen.

Fünfzehntes Kapitel.

Eine beachtenswerte Erfindung.

Als eine sehr beachtenswerte Neuerung ist die durch den Verfasser dieses Buches zu beziehende verstellbare Bandage für zerbrochene Gabel- oder Scherbäume zu bezeichnen. Jeder gebrochene Scherbaum kann mit Hilfe dieser Bandage vom Kutscher selbst in wenig Minuten repariert werden. Der betr. Wagen ist daher vollkommen unabhängig von Unglücksfällen, bei welchen dessen Scherbäume brechen können. Bei größeren Landpartien oder Kalesch-Reisen ist eine solche Bandage ganz unentbehrlich, das Mitführen derselben wird ein Sicherheitsgefühl bei den Fahrgästen hervorrufen. Die verstellbare Bandage läßt sich in einem verhältnismäßig engen Raum, wie im Kutschersitz oder im Werkzeugkasten, leicht unterbringen, belästigt also in keiner Weise. Die Handhabung der verstellbaren

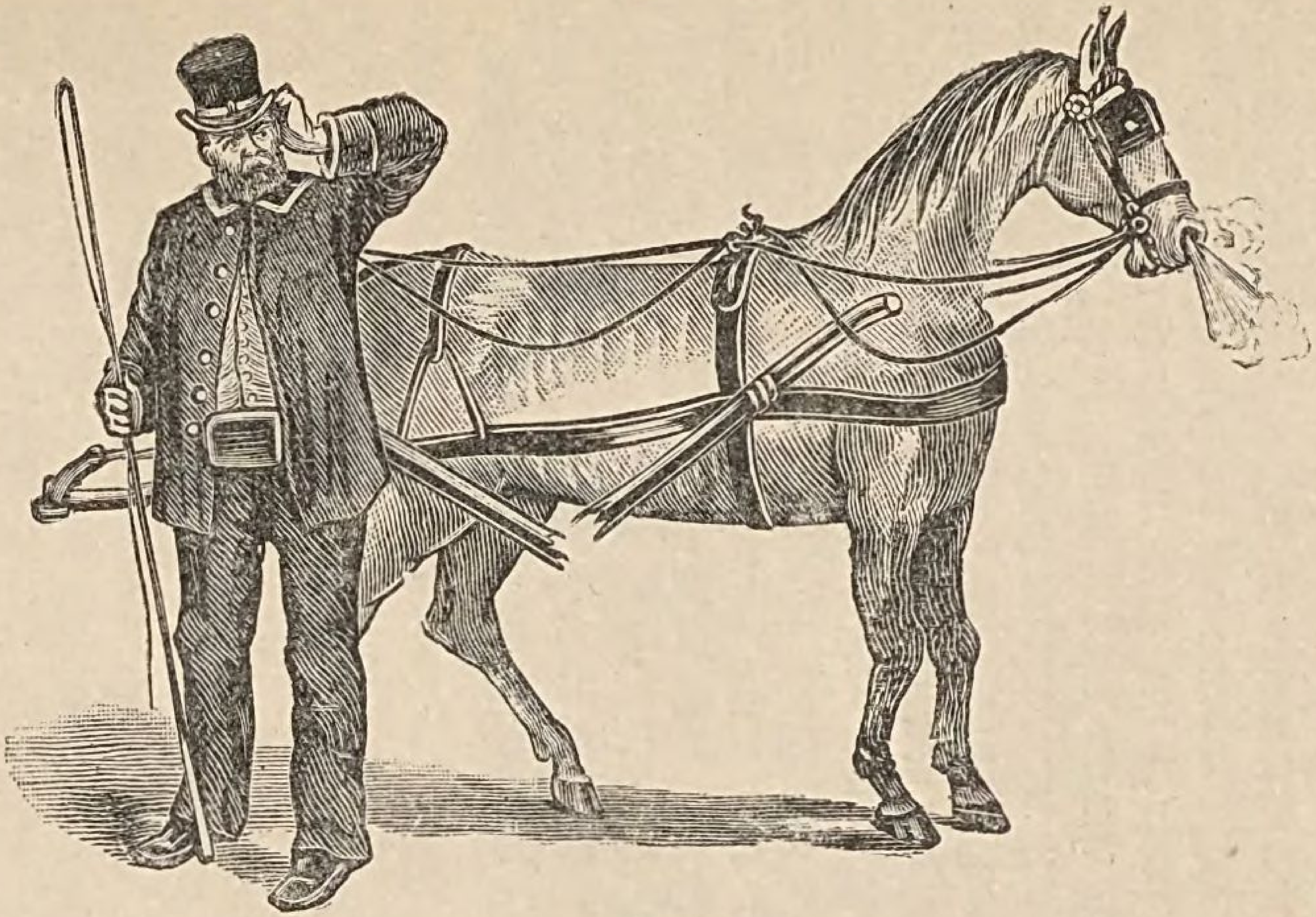


Fig. 14. Gebrochener Scherbaum: Sonst.

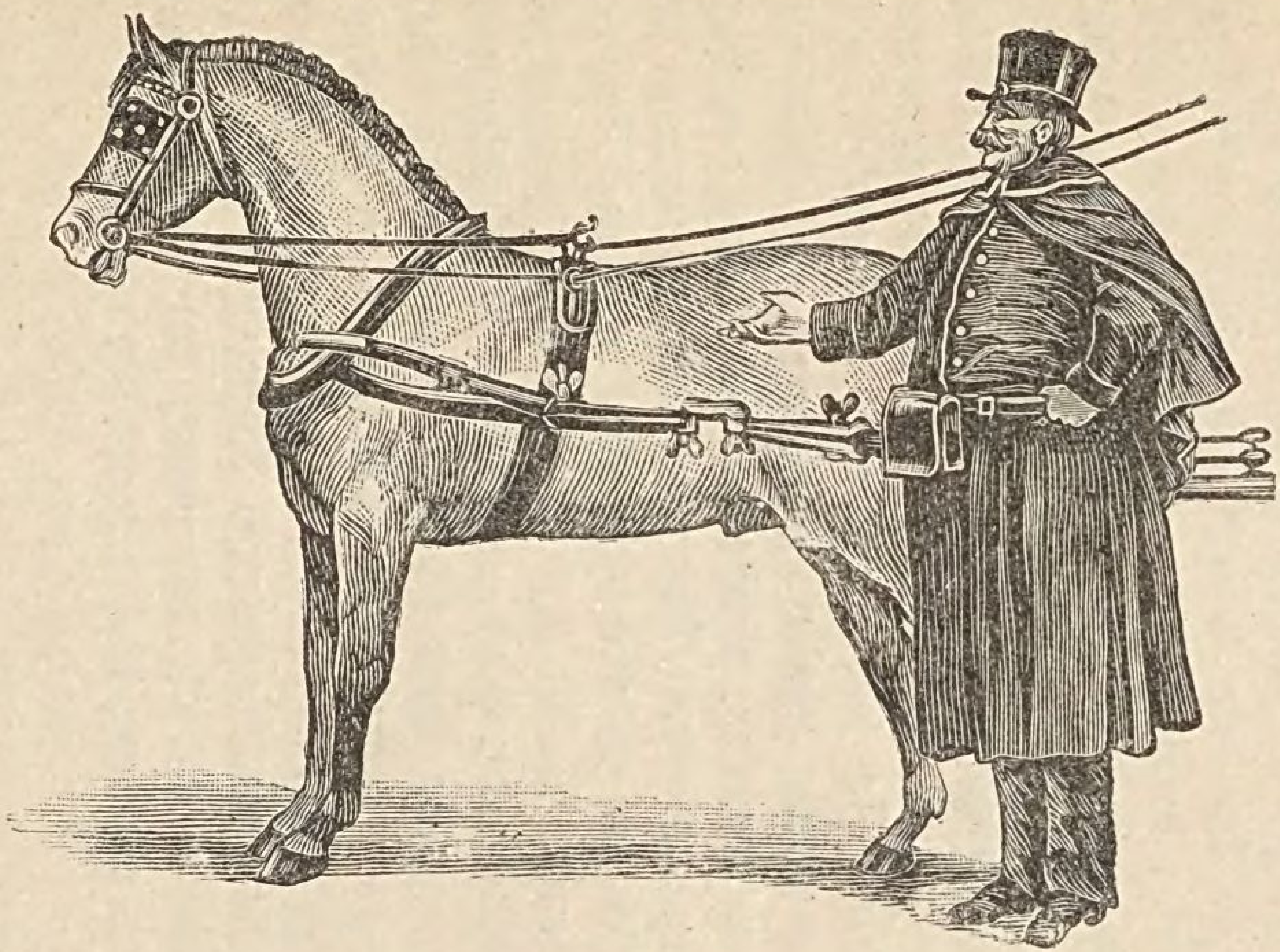


Fig. 15. Gebrochener Scherbaum: Jetzt.

Bandage (Lasche) ist so einfach, daß sie von jedermann ausgeführt werden kann, selbst wenn der Betreffende sie zum ersten Male gesehen hat.

Die Bandage besteht aus einer dreiteiligen Schiene, deren einzelne Teile durch Gelenkstücke mit einander verbunden sind und zwar zwei davon so, daß eine Drehung derselben in senkrechter, die beiden anderen, daß eine Drehung in wagerechter Richtung möglich ist, wodurch die Bandage geeignet erscheint, sich jeder Krümmung anzupassen. Die Außenenden zweier Bandagenstücke sind mit Klauen versehen, welche den Scherbaum von zwei Seiten umfassen. Mittels dieser Klauen und der zugehörigen Klemmschrauben werden die gebrochenen Teile des Scherbaums zusammengehalten, während die eigentliche Bruchstelle noch außerdem in einen Kloben gespannt wird. Sobald dem gebrochenen Scherbaum die Bandage angelegt ist, werden zwei auf den Gelenkbolzen der Schienenteile sitzende Muttern mittels eines Schlüssels so fest angezogen, daß die Bandage sodann ein starr verbundenes Ganzes bildet.

Sechzehntes Kapitel.

Über Transport auf der Eisenbahn.

Beim Eisenbahntransport für bessere Wagen hat der Absender darauf zu sehen, daß an dem Versandwagen alle vier Räder mit acht Keilklötzen auf den Fußboden der Lowry befestigt werden. Ist dies geschehen, so ist die Bahnvorschrift: noch mit einem Seil den Wagen zu befestigen, nicht nur überflüssig, sondern mit Rücksicht auf die Lackierung sogar schädlich. Bei einem neuen Wagen ist es unerläßlich, daß an den Patentachsen alle vier Schenkel locker geschraubt werden, die bei Ankunft am Bestimmungsort wieder fest zu schrauben sind. Wird diese Vorsicht nicht beachtet, so kann es geschehen, daß durch die rüttelnden Bewegungen der Bahnzüge die Patentachsen mit den Büchsen sich so fest verbinden, daß die Räder sich nicht mehr umdrehen lassen, wobei Beschädigungen

der Achsen und Räder unausbleiblich sind. Infolge der Nichtbeachtung dieser Vorsicht ist es mehr als einmal schon geschehen, daß die Räder sich nicht mehr drehten und der Wagen vom Bahnzug nicht herunter zu bringen war, und einmal wurde sogar in einem derartigen Falle, wo man sich nicht zu helfen wußte, der Wagen dem Wagenbauer sofort zurückgesendet. Es ist ferner schadenbringend, wenn an den Versandwagen das Schleifzeug angedreht wird.

Es muß leider bedauert werden, daß seitens der Bahnverwaltungen dem Versand von Kutschwagen nicht die Aufmerksamkeit gewidmet wird, wie sie den anderen Erzeugnissen der Industrie von selbst zu gute kommt. Da ein größerer Kutschwagen durch die schmalen Thüren eines Packwagens nicht hindurch zu bringen ist, so muß dieses feine, empfindliche Stück, an welchem der Fleiß und die Geduld vieler geschickter Gewerken Wochen und Monate lang thätig gewesen, sich mit einem Platz auf einer offenen Lowry begnügen, wofür auch noch, fast zum Hohn, ein höherer Frachtsatz als im Packwagen gezahlt werden muß! Will man nun sein verladenes Stück vor den Funken der Maschine, sowie vor Staub und Regen einigermaßen schützen, so kann man zwar eine Plane zum Bedecken bekommen,

hat dafür aber auch wieder extra eine besondere Gebühr zu entrichten. Diese hohen Frachtsätze werden seitens der Verwaltung damit motiviert, daß, wer einen solchen Wagen kaufe, dafür auch einen höheren Frachtsatz zahlen könne. Ist schon diese Voraussetzung eine eigentümliche und ungerechte, so ist diese Annahme um deswillen nicht zutreffend, als die Fracht meist nicht dem Käufer, sondern dem Lieferanten zur Last fällt, der bei seinem ohnehin schon schwachen Verdienst in der Regel seine Wagen franko zu liefern hat. Würden in den Packwagen die Stirnseiten zu öffnen sein, so wären die vielen Schwierigkeiten beim Verladen eines fertigen Wagens behoben und in betreff der hohen Frachtsätze für diesen Versand ließe sich am Ende auf dem Wege einer Petition an die Bahnverwaltungen eine Herabminderung erreichen; die hierzu erforderlichen Schritte einzuleiten, möchte ich hiermit gern Veranlassung geben.

Siebzehntes Kapitel.

Rückblicke.

Wer eine so trockene Remise hat, daß das Holz am Wagen nachtrocknet und aus den Fugen geht; wer eine zu feuchte Remise besitzt, daß das Holz fault und das Eisen rostet, wer nicht darin heizen kann, wessen Remise mit dem Pferdestalle in direkter Verbindung steht, wer seinen Leuten nicht die nötige Zeit zum Reinigen des Wagens giebt und die dabei gebotene Vorsicht nicht beachtet, wer den Achsen und dem Schmieren derselben, sowie dem zu scharfen oder zu lockeren Verschrauben derselben zu wenig Beachtung schenkt, wer beim Fahren die gebotenen Erfahrungen sich nicht zu Nutze machen will, hat keine Ursache, über etwaige Mängel am Wagen zu klagen und den

Wagenbauer zu beschuldigen; denn der Besitzer oder der Kutscher haben meist lediglich selbst die Schuld und es giebt nur die einzige Möglichkeit, größere Schäden abzuwenden, wenn sofort der Grund ermittelt und Vorkehrungen gegen weitere Folgen getroffen wird.

Schlußwort.

Wenn ich nun am Ende meiner kleinen, der Natur der Sache nach allgemein gehaltenen Schrift deren Inhalt noch einmal überblicke, so bedaure ich, daß nicht eine gewandtere Feder als die meine den etwas spröden Stoff im Interesse der guten Sache behandelte, weil eben diese entschieden größeres und besseres Eingehen verdient, doch aber dürfte meine Absicht nicht schwer zu erkennen und vielleicht auch zumteil erreicht sein:

zunächst einen Ratgeber für alle hier angegebenen Verhältnisse zu bieten, um die Interessenten nicht nur gegen oft recht empfindliche pekuniäre Schäden zu bewahren, sondern auch — und dies ist noch bedeutend wichtiger — sie in den Stand zu setzen, sich selbst durch Vorsicht vor Unannehmlichkeiten ev. auch vor Unfällen nach Möglichkeit schützen zu können;

sodann bei vorkommenden Mängeln ein ruhiges Urteil zu pflegen, die nicht seltenen

und höchst unangenehmen Folgen bez. Differenzen zwischen Lieferanten und Käufer oder sonstigen Beteiligten zu verringern und vor übereilten Schritten und Handlungen ein warnendes „Halt“ zuzurufen; ferner aber dem Wagenbauer auch ein Mahner zu sein, sein edles Gewerbe hochzuhalten, daß auf Grund seiner schwierigen Aufgaben ihm eine rücksichtsvollere Beachtung zu teil werde, und unter Hinweis auf meine Ausführungen ihm ein Beistand zu sein. —

Wohl weiß ich, daß dieses Büchlein sein Thema noch nicht erschöpft, vielmehr der Weiterentwickelung fähig ist, erkläre aber Denen, welche über Einzelnes eine nähere Auskunft oder sachlichen Rat und sonstigen Beistand wünschen, mich gern bereit, auf Frankoanfragen und gegen Retourmarken Antwort zu erteilen, ebenso in einschlagenden Fällen bei etwaigen Prüfungen von Kostenanschlägen bei Ankäufen ihnen an die Hand zu gehen.

Und so empfehle ich mich allen werten Interessenten, um ein geneigtes Wohlwollen bittend, mit einem aufrichtig grüßenden „Fahre wohl!“

Druck von J. J. Weber in Leipzig.

Einbiegen in eine andere Straße der Stadt. — Das Einbiegen in einen Thorweg 2c. — Fahren auf gebirgigem Terrain. — Fahren auf unebenen, holperigen Wegen. — Rückwärtsrücken der Pferde, resp. Zurückrichten des Wagens. — Regeln beim Fahren in der Stadt. — Regeln beim Spazierenfahren. — Regeln beim Fahren längerer auswärtiger Touren. — Regeln des Relais-Fahrens. — Das Fahren mit vier Pferden vom Bock. — Das zwei- und vierspännige Fahren vom Sattel à la Daumont.

Fahrunterricht und Pferdedressur.

Über Erteilung des Fahrunterrichts. — Über die Dressur des Wagenpferdes.

Wie bei Pferden gewisse Untugenden zu unterdrücken, resp. abzugewöhnen sind.

Schlechte Zieher. — Strangschläger. — Leinefangen. — Drängen. — Verkriechen hinter den Zügel. — Trägheit. — Übermäßig feuriges Temperament. — Scheuen. — Durchgehen. — Aufsetzen. — Leineweben. — Schläger im Stalle. — Zungenbläker. — Gieriges schnelles Fressen.

Die Beschaffung und Konservierung des Materials.

Die Haltung des Stalles. — Die Fütterung. — Die Fütterungszeit. — Das Tränken. — Leichte Purgier- resp. Blutreinigungsmittel.

Stalldienst und Stallpflege.

Die Stallwerkzeuge. — Stalldienst-Instruktionen. — Das Putzen des Pferdes. — Die Streu und das Arrangement des Stalles. — Die Frühstückszeit des Stallmannes. — Die Reinigung des Wagens. — Das Putzen der Plattierung und der Fenster des Wagens. — Das Reinigen und Putzen der Geschirre. — Allgemeine Dienstinstruktionen. — Die tägliche Arbeit des Pferdes. — Die Pflege nach der Arbeit. — Das Scheren der Pferde. — Das Waschen und Trockenreiben des Pferdes. — Die Pflege der Hufe. — Das Schmieren des Wagens und die Konservierung des Verdecks. — Das Schmieren des Geschirres. — Die Aufbewahrung, resp. Konservierung der Peitsche. — Die Konservierung und der Gebrauch des Dienstanzuges.